C O N T E N T S

Sixteenth Series, Vol.XV, Seventh Session, 2016/1937 (Saka)
No.10, Tuesday, March 8, 2016/Phalguna18, 1937(Saka)

SUBJECT	PAGES
OBITUARY REFERENCES	11-12
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question Nos.141 to 145	13-62
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos.146 to 160	63-143
Unstarred Question Nos.1611 to 1840	144-722

* The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

RULING BY THE SPEAKER 723

PAPERS LAID ON THE TABLE 724-748

MESSAGES FROM RAJYA SABHA
AND
BILLS AS PASSED BY RAJYA SABHA 749-750

STANDING COMMITTEE ON HEALTH AND FAMILY WELFARE
92nd Report 751

STATEMENT BY MINISTER
Issue of tax proposals for EPF/Superannuation Fund
Shri Arun Jaitley 752-754

BUSINESS OF THE HOUSE 755-758

ENEMY PROPERTY (AMENDMENT AND VALIDATION) BILL, 2016 759

STATEMENT RE: ORDINANCE 759

REFERENCE BY THE SPEAKER 760-813
International Women's Day

Hon'ble Speaker 760-761
Shrimati Sonia Gandhi 762-765
Shrimati Hemamalini 765-768
Shrimati R. Vanaroja 769-771
Shrimati Satabdi Roy 772-773
Shrimati Pratyusha Rajeshwari Singh 774-775
Shrimati Bhavana Pundlikrao Gawali 776-778
Shrimati Kavitha Kalvakuntla 779-781
Shrimati P.K. Sreemathi Teacher 782-784
Shrimati Supriya Sule 785-787
Shrimati Meenakashi Lekhi 788-790

Shrimati Ranjeet Ranjan	790-792
Prof. Sugata Bose	792-793
Shrimati Kothapalli Geetha	793-794
Shrimati Jayshreeben Patel	795-796
Shrimati M. Vasanthi	797
Shrimati Rama Devi	798
Dr. Ratna De (Nag)	799-800
Shrimati Riti Pathak	800-801
Shrimati Anupriya Patel	801-802
Shrimati Poonam Mahajan	802-805
Shrimati Aparupa Poddar	805-806
Shri Anurag Singh Thakur	806-807
Sadhvi Niranjan Jyoti	807-808
Shri M. Venkaiah Naidu	808-813

MATTERS UNDER RULE 377 814-839

(i) Need to accord sanction to the proposal of Government of Gujarat for setting up Anganwadi Centres in the State

Shrimati Jayshreeben Patel 815

(ii) Need to formulate a plan to treat pollution in Nag river in Maharashtra

Shri Nana Patole 816

(iii) Need to provide fair compensation to all the farmers in Uttar Pradesh distressed due to damage to their crops on account of unseasonal rains and hailstorms in the State

Shrimati Krishna Raj 817

(iv) Need to depute private school teachers as well as unemployed youth in census, election duties and other public welfare programmes

Dr. Mahendra Nath Pandey 818

(v) Need to promote sites of cultural heritage in Sidhi district, Madhya Pradesh and also take measures to promote tourism in the region

Shrimati Riti Pathak 819

(vi) Need to conserve and develop Rohtasgarh Fort in Rohtas district, Bihar

Shri Chhedi Paswan 820

(vii) Need to provide houses to people belonging to Korku tribe in Anuppur disrict, Madhya Pradesh

Shri Dalpat Singh Paraste 821

(viii) Need to fill-up the post of Director in AIIMS, Bhopal, Madhya Pradesh

Shri Alok Sanjar 822

(ix) Need to provide adequate compensation to the farmers whose land has been acquired for construction of National Highway Nos. 148-D and 758 in Bhilwara parliamentary constituency, Rajasthan

Shri Subhash Chandra Baheria 823

(x) Need to discuss the outcome of WTO meeting held in Nairobi, Kenya

Shri Rattan Lal Kataria 824

(xi) Need to establish a Sainik School/Military School in Meerut, Uttar Pradesh

Shri Rajendra Agrawal 825

(xii) Need to provide road facilities to villages and hamlets under Dungar Patti Amawara gram panchayat in Sawai Madhopur parliamentary constituency, Rajasthan

Shri Sukhbir Singh Jaunapuria 826

(xiii) Need to start work on gauge-conversion of railway line between Anandnagar and Nautanwa in Uttar Pradesh

Shri Pankaj Chaudhary 827

(xiv) Need to construct dam on river Kosi in Supaul parliamentary constituency, Bihar

Shrimati Ranjeet Ranjan 828

(xv) Need to set up ATM in every Gram Panchayat of Bangalore Rural parliamentary constituency, Karnataka

Shri D.K. Suresh 829

(xvi) Need to operate Cuddalore-Tiruchirappalli Train No. 76841 from Tirupapuliyur in Tamil Nadu

Shri A. Arunmozhithevan 830

(xvii) Need to address the problem of length of railway platform at Arakkonam Junction, Tamil Nadu and also provide a stoppage for all the express trains at the railway station

Shri G. Hari 831

(xviii) Need to construct a bridge in Nadia district block, West Bengal

Shri Tapas Paul 832

(xix) Need to do away with the sedition clause in IPC in view of recent JNU incident

Prof. Saugata Roy 833

(xx) Need to upgrade and revamp the radio station at Jeypore, Koraput district, Odisha

Shri Balabhadra Majhi 834

(xxi) Need to strengthen security system at all the railway stations in the country

Shri Chandrakant Khaire 835

(xxii) Need to take suitable steps to promote tourism

Shri Ch. Malla Reddy 836

(xxiii) Need to release dues of wages under Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme in Attappadi tribal area in Palakkad Parliamentary Constituency, Kerala

Shri M.B. Rajesh 837

(xxiv) Need to establish a Jawahar Navodaya Vidyalaya or Kendriya Vidyalaya at any of the islands of Lakshadweep other than Kavaratti and Minicoy islands

Mohammed Faizal 838

(xxxv) Need to declare annual 'Kanwar Yatra' from Sultanganj (Bihar) to Deoghar (Jharkhand) as a national fair

Shri Jai Prakash Narayan Yadav 839

RAILWAY BUDGET (2016-17) – GENERAL DISCUSSION, AND DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS), 2016-17 840-1052

Shri Tariq Anwar 840-843

Shri Alok Sanjar 844-846

Shri Ganesh Singh 847-849

Shri K. Gopal 850-852

Shri A. Arunmozhithevan 853-856

Shri Virender Kashyap 857-858

Shrimati R. Vanaroja 859-861

Shri G. Hari 862-867

Shri K. Ashok Kumar 868-869

Shri T.G. Venkatesh Babu 870-876

Shri C.N. Jayadevan 877-880

Shri P.K. Biju 881-885

Shri Chintaman Navasha Wanga 886-887

Shri K.R.P. Prabakaran 888-892

Shri Jai Prakash Narayan Yadav 893-896

Dr. Thokchom Meinya 897-899

Shri Abhijit Mukherjee 900-901

Shrimati Krishna Raj 902-906

Prof. Sugata Bose 907-910

Shri Arka Keshari Deo 911-912

Shri D.K. Suresh	913-917
Shri Adhalrao Patil Shivajirao	918-921
Shri S.P. Muddahanume Gowda	922-925
Dr. Sunil Baliram Gaikwad	926
Shri K.H. Muniyappa	927-932
Shrimati Poonam Mahajan	933-936
Shrimati Supriya Sule	937-944
Shrimati Darshana Vikram Jardosh	945-949
Shri Sanjay Dhotre	950-951
Dr. Mamtaz Sanghmita	952-953
Shri C. Mahendran	954-956
Shri Satyapal Singh	957-959
Shri B.N. Chandrappa	960-962
Dr. Yashwant Singh	963
Shri Hari Majhi	964
Shrimati Ranjanben Bhatt	965-967
Dr. Tapas Mandal	968-973
Shri Nalin Kumar Kateel	974-980
Shrimati Anju Bala	981-983
Shri H.D. Devegowda	984-990
Dr. Kirit P. Solanki	991-994
Dr. Bhartiben D. Shyal	995-997
Shri Harishchandra Chavan	998-999
Shri P. Karunakaran	1000-1001
Dr. Prabhas Kumar Singh	1002-1005
Shrimati Kamla Paatle	1006-1007
Kumari Shobha Karandlaje	1008-1010
Dr. Boora Narsaiah Goud	1011-1015
Shrimati Rakshatai Khadse	1016-1018

Shri B. Vinod Kumar	1019-1021
Shri Ram Kumar Sharma	1022-1024
Shri Shivkumar Udasi	1025-1029
Shrimati Rama Devi	1030-1033
Shri Radheshyam Biswas	1034-1037
Shri P.P. Chaudhary	1038-1041
Shrimati Santosh Ahlawat	1042-1044
Shri P.R. Sundaram	1045
Shri Bhagwant Mann	1046-1048
Shri Bharat Singh	1049-1052
Shri Prem Das Rai	1053
Shri Prem Singh Chandumajra	1054-1056
Shri V. Panneerselvam	1057-1060
Shrimati Pratima Mondal	1061-1063
Shri Vinod Khanna	1064-1068
Shri Ramesh Bidhuri	1069-1072
Shri Ram Mohan Naidu Kinjarapu	1073-1080
Shri Naranbhai Kachhadia	1081-1083
Shrimati Anupriya Patel	1084-1085
Shri Jose K. Mani	1086-1088
Shri Rajesh Ranjan	1089-1092
Shri P.R. Senthilnathan	1093-1098
Shri Rajveer Singh (Raju Bhaiya)	1099-1100
Shri N.K. Premachandran	1101-1106
Dr. Ratna De (Nag)	1107-1110
Shri Vijay Kumar Hansdak	1111-1113
Shri Ram Tahal Choudhary	1114-1116
Adv. Joice George	1117-1120
Shri P.C. Mohan	1121-1123

Shri Arvind Sawant	1125-1127
Dr. Virendra Kumar	1128-1130
Dr. Prasanna Kumar Patasani	1131-1134
Shri Gopal Shetty	1135-1139
Shri Jhina Hikaka	1140-1141
Prof. A.S.R. Naik	1142-1143
Shri C.R. Chaudhary	1144-1147
Shri Kantilal Bhuria	1148-1150
Shri Chandra Prakash Joshi	1151-1154
Shri Rameshwar Teli	1155
Shri Dushyant Chautala	1156-1159
Shri Lallu Singh	1160-1161
Shrimati K. Maragatham	1162-1163
Shri Bhagwanth Khuba	1164-1165
Shri Sushil Kumar Singh	1166-1168
Prof. Richard Hay	1169-1170
Shri Bidyut Baran Mahato	1171-1172
Shri Abhishek Singh	1173-1174
Shri Janardhan Singh Sigriwal	1175-1177
Shri Lakhan Lal Sahu	1178-1179
Shri Rabindra Kumar Jena	1180-1182
Shri Ashwini Kumar Choubey	1183-1186
Shri Ravindra Kumar Pandey	1187-1188
Shri Sunil Kumar Singh	1189-1191
Shri Ajay Misra Teni	1192-1193
Shri Bhola Singh	1194
Shri Uday Pratap Singh	1195-1197
Shri M. Murli Mohan	1198-1200
Shri Sudheer Gupta	1201-1202

Shri Rahul Shewale	1203-1204
Shri Pratap Simha	1205-1207
Shri Sharad Tripathi	1208-1209
Shri Devendra Singh Bhole	1210-1212
Shri Mukesh Rajput	1213-1214
Shri Ajay Tamta	1215-1216
Dr. K.C. Patel	1217-1218
Shri Bhanu Pratap Singh Verma	1219-1220
Shri Hari Narayan Rajbhar	1221-1222
Shri Vishnu Dayal Ram	1224-1225
Shri Bhairon Prasad Mishra	1226-1227
Dr. Mahendra Nath Pandey	1228-1229
Shri Daddan Mishra	1230-1231
Shri Kaushal Kishore	1232-1233

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions	1252
Member-wise Index to Unstarred Questions	1253-1258

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions	1259
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	1260

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Sumitra Mahajan

THE DEPUTY SPEAKER

Dr. M. Thambidurai

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shri Arjun Charan Sethi

Shri Hukmdeo Narayan Yadav

Shri Anandrao Adsul

Shri Pralhad Joshi

Dr. Ratna De (Nag)

Shri Ramen Deka

Shri Konakalla Narayana Rao

Shri Hukum Singh

Shri K.H. Muniyappa

Dr. P. Venugopal

SECRETARY GENERAL

Shri Anoop Mishra

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Thursday, March 8, 2016/Phalguna 18, 1937 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

OBITUARY REFERENCES

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे सभा को हमारे तीन पूर्व साथियों श्री जसुभाई धानाभाई बारड, श्री बसोरी सिंह मसराम और श्री पवन दीवान के दुःखद निधन के बारे में सूचित करना है।

श्री जसुभाई धानाभाई गुजरात के जूनागढ़ संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हुए 14वीं लोक सभा के सदस्य थे। वे खाद्य, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण संबंधी समिति तथा सभा की बैठकों से सदस्यों की अनुपस्थिति संबंधी समिति के सदस्य थे। इससे पूर्व, वे 1990 से 2003 तक तीन बार गुजरात विधान सभा के सदस्य थे और गुजरात सरकार में मंत्री थे। अपने निधन के समय श्री बारड गुजरात विधान सभा के सदस्य थे। श्री जसुभाई धानाभाई बारड का निधन 60 वर्ष की आयु में 25 जनवरी, 2016 को अहमदाबाद में हुआ।

श्री बसोरी सिंह मसराम मध्य प्रदेश के मण्डला संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हुए 15वीं लोक सभा के सदस्य थे। वे सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी समिति तथा सभा पटल पर रखे गए पत्रों संबंधी समिति के सदस्य थे। इससे पूर्व, श्री मसराम वर्ष 1993 से 1998 तक मध्य प्रदेश विधान सभा के सदस्य थे और वर्ष 1998 के दौरान मध्य प्रदेश सरकार में राज्य मंत्री थे। श्री बसोरी सिंह मसराम का निधन 70 वर्ष की आयु में 26 जनवरी, 2016 को मध्य प्रदेश में हुआ।

श्री पवन दीवान मध्य प्रदेश के महासमुंद संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हुए 10वीं और 11वीं लोक सभा के सदस्य थे। वे 10वीं लोक सभा के दौरान खाद्य, नागरिक आपूर्ति और सार्वजनिक वितरण संबंधी समिति के सदस्य थे। इससे पूर्व, श्री दीवान 1977 से 1979 तक मध्य प्रदेश विधान सभा के सदस्य थे और मध्य प्रदेश सरकार में सामाजिक कल्याण और जेल मंत्री थे। श्री पवन दीवान का निधन 71 वर्ष की आयु में 2 मार्च, 2016 को नई दिल्ली में हुआ। हम अपने पूर्व साथियों के निधन पर गहरा शोक व्यक्त करते हैं और अपनी ओर से तथा सभा की ओर से शोक संतप्त परिवारों के प्रति संवेदना व्यक्त करती हूं।

अब सभा दिवगंत आत्मा के सम्मान में कुछ देर के लिए मौन खड़ी रहेगी।

11.04 ½ hours

(*The Members then stood in silence for short while)*

11.05 hours

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

HON. SPEAKER : Q. No.141, Shri M. Murli Mohan.

(Q. 141)

SHRI M. MURLI MOHAN: Respected Madam, thank you for giving me a chance to put supplementary questions.

The Department of Agriculture, Cooperation and Farmers Welfare is implementing Mission for Integrated Development of Horticulture (MIDH) for development of horticulture and for holistic growth of the horticulture sector in the country. Although, the Union Government has taken a lot of steps to implement this scheme, much has to be done by providing adequate funds, upgradation of technological support, etc.

What are the specific steps being taken by the Government to promote horticulture in Andhra Pradesh and Telangana States? Is the Government promoting development of cold chains through the Mission for Integrated Development of Horticulture (MIDH) in the States of Andhra Pradesh and Telangana? If so, the funds allocated for the Government of Andhra Pradesh and Telangana under the MIDH Scheme in terms of logistic and technical support to improve production of Mango, Coconut, seasonal fruits and other horticulture products.

कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (डॉ. संजीव बालियान) : माननीय अध्यक्ष महोदया, आंध्र प्रदेश को इस वर्ष एमआईडीएच के तहत 71 करोड़ रुपये एलॉट हुए थे, जिनमें से 55 करोड़ रुपये रिलीज हो चुके थे और बाकी जो पैसा है, वह जल्द ही रिलीज कर दिया जायेगा। इसके अलावा एनएचबी, यानी नैशनल हार्टिकल्चर बोर्ड नाम की एक स्कीम है, जो डिमांड ड्रिवन स्कीम है। अगर आंध्र प्रदेश से कोई भी प्रोजैक्ट सबमिट होता है, तो उसमें अलग से स्टेटवाइज एलोकेशन नहीं किया जाता। जिस भी स्टेट में प्राइवेट या गवर्नमैंट पब्लिक अंडरटेकिंग्स कम्पनी उसमें प्रोजैक्ट सबमिट करती है, तो उसे फंडिंग दी जाती है।

SHRI M. MURLI MOHAN : Has any time-line been fixed to make the Floriculture Institute at Kadiyam, Rajahmundry functional along with the funds earmarked? Is the Government planning to setup a Mega Food Park at Rajahmundry? What are the number of districts / development blocks covered under the Mission for Integrated Development of Horticulture (MIDH) in reference to Andhra Pradesh and Telangana?

डॉ. संजीव बालियान : माननीय अध्यक्ष महोदया, आंध्र प्रदेश के 11 जिले इसके अंडर कवर्ड हैं। माननीय सदस्य ने जिस सैंटर ऑफ एक्सीलैंस की बात की है, उस बारे में अभी मेरे पास कोई जानकारी उपलब्ध नहीं है। मैं यह नहीं बता सकता कि अभी तक प्रपोजल आया है या नहीं, जबकि फूड पार्क फूड प्रौसैसिंग इंडस्ट्री मिनिस्ट्री के अंडर आता है।

श्रीमती अंजू बाला: माननीय अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे आज प्रश्न का मौका दिया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : यदि आज महिलाएं प्रश्न पूछना चाहती हैं, तो मेरी कोशिश है कि मैं उन्हें ज्यादा प्रश्न पूछने का मौका दूं।

श्रीमती अंजू बाला : मैडम, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं कृषि मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि बागवानी के संबंध में विकास मिशन की प्रमुख विशेषताएं क्या हैं और इस योजना के अंतर्गत क्या सुविधाएं प्रदान की गयी हैं? इसके साथ-साथ इस योजना के लिए पिछले दो सालों में कितना पैसा खर्च हुआ है?

डॉ. संजीव बालियान : अध्यक्ष महोदया, इस योजना में, यानी एमआईडीएच में हर स्टेट को अलग-अलग पैसा एलॉट आता है। अगर माननीय सदस्या उत्तर प्रदेश के संबंध में पूछना चाहती हैं, तो उत्तर प्रदेश को इस वर्ष 40 करोड़ रुपये का आबंटन हुआ था, जिसमें से 20 करोड़ रुपये रिलीज कर दिये गये हैं। सबसे बड़ी समस्या यह है कि उत्तर प्रदेश के करीब पिछले वर्ष के 17 करोड़ रुपये अनयूटिलाइज्ड बैलेंस के तौर पर हैं, जिसकी वजह से उत्तर प्रदेश को इस बार का एलॉटमैंट थोड़ा कम हुआ है।

SHRI R. DHRUVANARAYANA : Thank you, Madam. In his reply, the Minister has given the objective of this Scheme. The *Economic Survey* points out that the post-harvest wastages and losses are very key concerns for the horticulture sector as the cumulative waste is very high, which ranges between 5 per cent and 20 per cent.

Another concern for the horticulture farmer is that they are regularly affected by price dips, especially, during harvest season of onion and potatoes. What measures are being taken by the Government under the MIDH to address these two major concerns?

डॉ. संजीव बालियान: माननीय अध्यक्ष जी, कोल्ड चेन डेवलपमेंट स्कीम एमआईडीएच के अधीन आती है। अगर कोई प्रोजेक्ट सब्मिट किया जाता है तो नेशनल हॉर्टीकल्चर बोर्ड भी लगातार मदद करते हैं। पोस्ट हार्वेस्ट लॉसिस में ज्यादातर प्रोग्राम फूड प्रोसेसिंग मिनिस्ट्री में आते हैं। फंड की समस्या है, नेशनल हार्टीक्लचर बोर्ड का करीब 350 करोड़ का बजट है, यह नहीं है कि हर जगह एस्टाबलिशमेंट किया जा सकता है। जहां तक प्रयास की बात है, कोल्ड चेन डेवलपमेंट का लगातार काम चल रहा है। सीफेट की स्टडी है, माननीय सदस्य ने ठीक कहा है कि पांच से बीस परसेंट के करीब लगातार लॉस है। अगर ओनियन और पटेटो की कीमत में समस्या है, मार्किट इन्टरवेंशन स्कीम है, जिसके तहत स्टेट गवर्नमेंट केंद्र सरकार से पैसा मांग सकती है। अगर ऐसा लगे कि रेट कम हो रहा है तो सरकार इन्टरफेयर करते हुए एमआईएस स्कीम के तहत किसान की मदद कर सकती है।

श्री दुष्यंत चौटाला : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जवाब दिया गया है कि देश में 384 जिले हॉर्टीकल्चर संबंधित हैं जिसमें 18 जिले हरियाणा प्रदेश में हैं। पिछले सालों में गन्नौर के पास हॉर्टीकल्चर संबंधित मंडी बनाई गई थी लेकिन अब तक उस मंडी की शुरुआत नहीं हो पाई जिसके कारण बहुत से किसान हॉर्टीकल्चर संबंधित उत्पाद को विदेशों में एक्सपोर्ट नहीं कर पा

रहे हैं। इसका नतीजा यह हुआ है कि पिछले दिनों जब किसान गोभी की फसल लेकर मंडी में आए तो एक रुपए किलो से भी कम दाम पर फसल बेचनी पड़ी, यही नहीं बल्कि उनको ट्रैक्टर चलाने पड़े।

मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री से प्रश्न है कि क्या केंद्र सरकार कोई योजना बना रही है जिसके तहत एमएसपी किसान को हॉटीकल्चर प्रोड्यूज पर दिया जा सके जिससे ईयरली प्रोड्यूज में मदद हो सके।

श्री राधा मोहन सिंह: माननीय अध्यक्ष जी, मंडी कानून राज्यों के तहत है। सरकार ने राष्ट्रीय मंडी बनाने की नई शुरुआत की है। इसके तहत सभी राज्यों को मंडी कानून बदलने के लिए कहा गया था। 14 राज्यों ने अपने कानून में परिवर्तन कर लिया है। पंजाब को छोड़कर बाकी सभी राज्यों ने सैद्धांतिक सहमति दे दी है और उसके तहत हम ई-ट्रेडिंग प्लेटफार्म मुहैया कराने जा रहे हैं ताकि किसानों को अच्छा मूल्य मिल सके।

श्रीमती रीती पाठक: माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपकी बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे पूरक प्रश्न पूछने का मौका दिया। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहती हूं कि देश में और प्रदेश में ऐसे कितने जिले हैं जहां किसान बागवानी में नई टेक्नोलाजी का प्रयोग कर रहे हैं?

मैं आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र से आती हूं। मैं पूछना चाहती हूं कि मध्य प्रदेश में ऐसे कौन से जिले हैं जहां बागवानी को बढ़ावा देने के लिए नई टेक्नालाजी और नई योजनाओं का प्रयोग किया गया है? क्या इसमें सीधी जिला आता है जिससे आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र को प्राथमिकता दी जा सके।

डॉ. संजीव बालियान: माननीय अध्यक्ष जी, मध्य प्रदेश के करीब 39 डिस्ट्रिक्ट एमआईडीएच में कवर हैं। सीधी जिला इसके अंदर आता है। अगर कोई डिस्ट्रिक्ट नहीं भी आता है तो प्रदेश सरकार आरकेवाई योजना के तहत काम कर सकती है।

(Q. 142)

SHRI C. MAHENDRAN: Madam Speaker, in Tiruppur District, there is one Amaravathi Dam. The total capacity of this Dam is four TMC. During the rainy season, around four TMC of water is wasted. To save water, our Amma has proposed to construct a Dam called Upper Amaravathi Dam which can save up to three TMC of water, through which agriculture in three districts Tiruppur, Karur and Erode will improve further. This will also improve the life of farmers. To construct the proposed Dam, around 250 acres of forest land is to be acquired. In this context, Tamil Nadu Government has sent a proposal to the Union Government for environmental clearance.

My first supplementary question to the hon. Minister is, has the Union Government received the above proposal from the Tamil Nadu Government to grant environmental clearance to acquire 250 acres of forest land to construct the Upper Amaravathi Dam? If so, what is the action taken by the Government in this regard and by when will clearance be given to the above project?

श्री प्रकाश जावड़ेकर: माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने जो यह सवाल पूछा है, वह देश के लिए बहुत महत्वपूर्ण है और मैं इसके लिए माननीय सदस्य को बधाई देना चाहता हूं। पर्यावरण की मान्यताएं कैसे मिलती हैं, उसमें क्या सुधार किये हैं और अब क्या स्थिति है? Before coming to specific issue of Amaravathi Dam, इसमें पहले हमने इतने सुधार किये कि पर्यावरण की मंजूरी के लिए हमने एक अध्ययन किया। पहले किसी भी उद्योग की स्थापना करनी होती थी तो उसमें 600 दिन लगते थे। हमने पर्यावरण शर्तों के साथ कोई भी समझौता किये बगैर उल्टा उनका थोड़ा मानक स्ट्रिन्जेंट किया है लेकिन उसमें प्रक्रियाएं सरल की है। प्रक्रिया में जहां पर डिले होता था, वह कम किया और पारदर्शी प्रक्रिया बनाई, ऑनलाइन प्रक्रिया शुरु की और इसका परिणाम यह हुआ कि जहां एवरेज 600 दिन एक मंजूरी के लिए लगते थे, अब 190 दिन लगते हैं। हम जल्दी ही पर्यावरण के साथ समझौता किये बगैर 100 दिन में एप्रूवल करने का निर्णय करेंगे। यही एक नया प्रयास है। उसके कारण क्या हुआ है कि पिछले 22 महीने में हमने 943 एनवॉयरनमेंटल एप्रूवल्स दिये हैं। पर्यावरण एप्रूवल्स दिये हैं। शर्तों के साथ दिये हैं लेकिन उससे 6,72,422 करोड़ रुपये का इनवेस्टमेंट जो देश के लिए बहुत महत्वपूर्ण था, वह अनलॉक हुआ है। यह एक बहुत बड़ा सुधार हुआ है।

As far as the very specific project of Amaravathi Dam about which the Member has asked, I will invite him tomorrow itself to the Ministry, or even today afternoon, and will give him full information. I will even keep it on the Table. I can assure you that on any public irrigation project, once the full information is ready, we go to the spot and *via* satellite we see the site. In the Forest Appraisal Committee we conduct the inspection. There are experts also and State people are also there. And with the consent of all we lay the conditions. Therefore, Amaravathi Dam also will get due approval within the shortest possible time. That I can say for Tamil Nadu people.

HON. SPEAKER: Hon. Minister, you are working very enthusiastically. लेकिन अगर हम थोड़ा संक्षेप में उत्तर दे सकें तो अच्छा होगा। The Minister is doing well. Some thing is necessary also, I can understand. And the question also should be very short.

SHRI C. MAHENDRAN: Madam Speaker, our Amma is taking various steps and implementing various schemes for overall development in Tamil Nadu. In this context, Amma has recently conducted a Global Investors Meet in Chennai which was attended by many investors from abroad and proposal for investment worth Rs.2.42 lakh crore have been received. During this meet, our Amma has announced a single-window system for speedy disposal and clearance of all projects at a single place.

My second supplementary question to the hon. Minister is, will the same kind of a single-window system be introduced and implemented?

SHRI PRAKASH JAVADEKAR: This is a suggestion and we have already started working on a single-window system. This is an online system which we have already implemented. We are taking a review of the system from time to time with the aim that that the delays should cut to the minimum.

We have taken 12 big policy decisions under which we have simplified the processes and therefore all those projects which require environmental clearance will be given as soon as possible.

श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश : महोदया, परसों हम एक नई ऊर्जा लेकर इसी सभागृह से निकले हैं।

टेक्सटाइल और डायमंड, ये दोनों इंडस्ट्रीज मेरे एरिया में हैं। टेक्सटाइल मिल से जो धुआं निकलता था, उसके दुष्प्रभाव को रोकने के लिए एक नई टेक्नोलोजी आई है। इसके लिए अपग्रेडेशन फंड भी अलाट किया गया है और टेक्सटाइल पार्क भी बने हैं। जिस एरिया में पुरानी मिल है और वहां जो लोग रहते हैं, उसके लिए कुछ मापदंड बनाए गए हैं। इसके अलावा डायमंड को धोने के लिए एसिड का प्रयोग किया जाता है और छोटे-छोटे घरों में भी यह काम किया जाता है। इस काम में भी धुआं निकलता है। इसके लिए भी कुछ मापदंड तय किए जाने चाहिए।

मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहती हूं कि क्या नई लिस्ट के अंदर टेक्सटाइल और डायमंड इंडस्ट्रीज के लिए किसी तरह के मापदंड बनाए गए हैं?

श्री प्रकाश जावड़ेकर : महोदया, माननीय सदस्या ने बहुत अच्छा सवाल किया है। टेक्सटाइल इंडस्ट्री के लिए हमने मानक बनाए हैं और मैं कहना चाहूंगा कि सभी उद्योगों में जैसे-जैसे तकनीक की प्रगति होती है, हम हर छह महीने में रिव्यू करते हैं कि उन मानकों को थोड़ा और कड़ा किया जाए जिससे कि लोगों को नुकसान न हो। इन दोनों इंडस्ट्रीज से लोगों को तकलीफ न हो, इसके लिए हमने 24x7 मोनिटरिंग डिवाइसिस लगाने के लिए सभी टेक्सटाइल यूनिट्स को कहा है और मुझे खुशी है कि 80 फीसदी मिलों ने 24 घंटे निगरानी के संयत्र लगा लिए हैं। अगर कोई पन्द्रह मिनट पोल्यूशन एक्सीड करता है तो तुरंत मुझे भी एसएमएस आता है, उद्योग को भी जाता है और स्क्रीन पर भी दिखाई देता है। इस पर तुरंत कार्यवाही शुरू की जाती है।

SHRIMATI PRATIMA MONDAL: Hon. Speaker Madam, thank you for giving me the opportunity to speak. Obtaining of environmental clearance certificate is a lengthy and critical procedure. Companies are facing a lot of difficulty to get this environmental clearance certificate. I would like to ask the hon. Minister whether the Government has conducted any survey to know how many companies run without having any environmental clearance certificate and what steps have been taken thereof and whether the Government has any target to simplify the process as a whole in this regard.

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी ने इस बारे में बता दिया है।

SHRI PRAKASH JAVADEKAR: We have already simplified the process. I will give just one example. The Terms of Reference which is given after the

environment impact assessment is presented to the Expert Appraisal Committee. This process used to take 13 months. We have standardized the Terms of Reference of all 38 sectors of industries which require environmental approvals and clearance. Now the time taken is only one month instead of 13 month. That is the major reform we have done. As far as many new industries are concerned, we have re-categorized the industries based on scientific study of pollution load and there are now 36 industries under 'White' category which will require no permission because their pollution load is less than 10 per cent. Therefore, they can start immediately without consent to operate or consent to establish from the Pollution Control Board.

माननीय अध्यक्ष : आप लोग देखें कि पर्यावरण और इंडस्ट्री, दोनों की चिंता महिलाएं कर रही हैं।

SHRIMATI R. VANAROJA : Hon. Speaker Madam, presently any project having a total area of 20,000 square metres is exempted from environmental clearance. There are demands to enhance this limit to 50,000 square metres so that there can be much more Foreign Direct Investment in projects. So, I would like to know from the hon. Minister whether the Government has taken any decision to enhance the exemption limit to 50,000 square metres for environmental clearance and whether any notification has been issued in this regard.

SHRI PRAKASH JAVADEKAR: That is a very good question again.

Many building and construction projects used to wait for three to four years for environmental approvals. We studied each and every case and found out that there were same conditions which were applied to all the projects. So, we have already standardized the conditions for environmental safeguards and we have taken a policy decision. The decision will be shortly announced but we are giving relief to the real estate sector for affordable housing projects to come up in a nice way because the Government under the leadership of Shri Narendra Modi is committed to provide ease of doing responsible business. We have worked out the architecture of responsible business. We will announce the decision soon.

She has asked about only 50,000 metres; we may announce even more.

KUMARI SUSHMITA DEV: Sir, I am elated to see in your answer that many steps have been taken to streamline permissions and ensure transparency.

You have spoken about linear projects between two States. As you are aware, I come from Silchar and till today we are waiting for environmental clearances for the linear project Maha Sadak from Silchar to Saurashtra. I have met you also. I will be highly obliged if you can enlighten me and the House about the progress because there was a meeting of the National Wildlife Board on the 26th February.

SHRI PRAKASH JAVADEKAR: We have already decided; we have already fast tracked the proposal. There were some deficiencies for which clarification has come. Now, in the next meeting, we will definitely take it up. We will also inform you if there is any problem in between but we will take immediate decisions. We are not keeping it pending. Linear projects are now decided by the regional committees. Where wildlife sanctuary issue comes, we have no pendency in the National Wildlife Board. So, in the next meeting the proposal will be taken up.

श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली : महोदया, हमारे विदर्भ क्षेत्र में हजारों एकड़ बंजर जमीन पड़ी है। उस जमीन पर कोई पेड़ नहीं है लेकिन वह जमीन फारेस्ट मिनिस्ट्री के अधीन आती है। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहती हूं कि क्या उस जमीन का उपयोग पेड़ लगाने के लिए किया जाएगा? इसके साथ यह भी पूछना चाहती हूं कि क्या मंत्री जी का मंत्रालय और पॉवर मिनिस्ट्री मिलकर इस जमीन का उपयोग सोलर प्लांट लगाने के लिए करेंगे? यह जमीन सालों से ऐसे ही पड़ी है और राज्य सरकार ने भी प्रपोजल भेजा है कि इस जगह के लिए कुछ खास किया जाए।

श्री प्रकाश जावड़ेकर महोदया, डिग्रेडिड फारेस्ट में अफारेस्ट्रेशन करना चाहिए। इसके लिए हम CAMPA बिल लाए हैं, जो सदन के सामने आएगा। मुझे खुशी है कि स्टैंडिंग कमेटी ने अपनी अनुशंसाएं दी हैं और हमने बहुत-सी रिक्मेंडेशंस स्वीकार भी की हैं। मुझे लगता है कि इससे सभी पार्टियां सहमत होंगी। इस तरह की जमीन पर वनीकरण के लिए चालीस हजार करोड़ रुपया हम सभी राज्यों को उपलब्ध करा देंगे, यही निर्णय है।

(Q.143)

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : महोदया, महिला दिवस के मौके पर सभी महिला सांसदों को बधाई देता हूं और आपने शानदार आयोजन सांसदों और विधायकों के लिए किया, इसके लिए आपका आभार व्यक्त करता हूं।

अध्यक्ष जी, मुझे विभाग की तरफ से प्रश्न के उत्तर में मिला है कि फीडस्टॉक और प्राकृतिक गैस की अनुपलब्धता के कारण इंडस्ट्री को यहां प्राब्लम आती है क्योंकि विदेशों से सब कुछ इम्पोर्ट होता है। सरकार ने एक योजना बनाई है कि ईरान में एसईजेड में वहां निवेश करेंगे। क्या इसके माध्यम से मेक इन इंडिया को बल मिलेगा? वहां से फीडस्टॉक लाने की जो बात कही जा रही है, उसका क्या लाभ होगा और जो योजना रखी गई है, इस पर अब तक क्या-क्या हो चुका है क्योंकि उत्तर में विस्तार से जानकारी नहीं दी गई है? मंत्री जी कृपया बताने की कृपा करें कि यह मुद्दा कहां तक पहुंचा है?

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : माननीय अध्यक्ष महोदया, यह सही है कि फीडस्टॉक हमारे देश में बहुत कम उपलब्ध है और विदेशों से इसे गैस के रूप में आयात किया जाता है। सदस्य महोदय ने प्रश्न पूछा है कि क्या ईरान में हम फीडस्टॉक के लिए कोई प्लांट लगाने जा रहे हैं? उस संबंध में सरकार ने चर्चा प्रारंभ की है और भविष्य में ईरान सरकार से हमारी बात होती है और यदि हमारी शर्तें मान ली जाती हैं तो इससे बहुत ज्यादा लाभ यह होगा कि देश में फीडस्टॉक कम है और देश की डाऊन स्ट्रीम इंडस्ट्री के लिए हमें रॉ मैटिरियल मिलता नहीं है। यदि वहीं पर हम इसका इंडस्ट्री लगाकर और मीडियम प्रोसेसिंग करें, तो उससे यह लाभ होगा कि हम देश में प्लास्टिक, केमिकल इंडस्ट्री और फर्टिलाइज़र इंडस्ट्री, जिसमें हम यूरिया का उपयोग भी कर सकते हैं। इसलिए सरकार ईरान में चाबहार पोर्ट के पास इस प्लांट को लगाने के बारे में चर्चा कर रही है। "मेक इन इंडिया" के माध्यम से माननीय प्रधानमंत्री जी के जो विचार हैं और सरकार की जो नीति है, उसमें हम निश्चित ही यहाँ पर इंडस्ट्री को रॉ मैटिरियल के रूप में अपने ही इंडस्ट्री से मिडिल स्टॉक बनाकर उपलब्ध करा सकेंगे। इससे रोजगार भी मिलेगा और उत्पादकता भी बढ़ेगी, जिसमें प्लास्टिक इंडस्ट्री भी है, केमिकल इंडस्ट्री भी है और फर्टिलाइज़र में भी इसका लाभ होगा।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : अध्यक्ष जी, यह उत्तर नहीं मिला कि यह कहाँ तक पहुंचा है, इसमें क्या-क्या हुआ है, मैंने यह पूछा था। दूसरी बात यह है कि जिस तरह से विभाग ने नीम कोटेड यूरिया का काम किया तो बहुत सारा लाभ मिला। पिछले 10 वर्षों में यह सुनने को मिलता था कि यूरिया की कमी है, लेकिन इनके विभाग ने बहुत अच्छा काम किया कि नीम कोटेड यूरिया के कारण देश में यूरिया की कोई कमी नहीं है, इसके मैं आपको बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। लेकिन इस क्षेत्र में शॉर्ट टर्म और लांग टर्म सरकार का क्या ऑब्जेक्टिव है, किस प्रकार से हम इम्पोर्ट करने पर निर्भर नहीं रहेंगे, आपकी क्या परियोजनाएँ हैं, आप क्या

प्रोडक्ट्स लाने वाले हैं, किस प्रकार से आप उस विषय में आगे बढ़ रहे हैं और इससे "मेक इन इंडिया" को किस रूप में बल मिलेगा, क्या इस संबंध में आप सदन को कुछ जानकारी देने की कृपा करेंगे?

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : माननीय अध्यक्ष महोदया, आज की स्थिति में तो हम इतना दावा नहीं कर सकते हैं कि हमें गैस और क्रूड ऑयल इम्पोर्ट नहीं करना पड़ेगा। देश में उसकी उपलब्धता ही कम है। देश में इसका 80 प्रतिशत आयात आज भी बाहर के देशों से करना पड़ता है। सदस्य महोदय को मैं हृदय से धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने यूरिया के मामले में विभाग की नीति की प्रशंसा की है। यूरिया की कमी न हो, आगे भी ऐसी कोशिश की जाएगी।

अभी जो बातें हो रही थी कि ईरान में प्लांट लगाकर, वहाँ पर क्लस्टर कॉमप्लेक्स लगाकर हम वहाँ से जो रॉ मैटिरियल लाने वाले हैं, उसमें हम अमोनिया भी ले आएंगे, जिससे यूरिया में भी लाभ होगा। नीम कोटेड यूरिया का उत्पादन और भी प्रभावी तरीके से देश में बढ़ता जाएगा। बीच में इसकी प्रोसेसिंग के बारे में आप जो बता रहे थे तो हमने इसी वर्ष 20 तारीख को भारत और इरान के बीच एक ज्वाइंट कमीशन की मीटिंग हुई थी और इसमें ईरान सरकार ने हमें सकारात्मक रूप से आश्वस्त किया है कि हमारी जो शर्तें हैं, उनको मानकर वहाँ पर हमें गैस उपलब्ध करा देंगे। इसमें बहुत अच्छी बात यह होने जा रही है कि जो गैस हमें उपलब्ध होगी, वह 1.5 से 2.5 यू.एस. डालर के दाम में मिलेगी। आज सात से आठ यू.एस. डालर के मूल्य पर हम गैस लेते हैं। इसके मुकाबले हमें वहाँ पर वन-फोर्थ दाम में गैस मिलेगी। इससे देश को बहुत ज्यादा लाभ मिलने की उम्मीद मैं करता हूँ, इसके लिए आगे बातचीत चल रही है। इस पर बहुत जल्दी निर्णय होने के आसार हैं।

श्रीमती संतोष अहलावत: अध्यक्ष महोदया, मैं आपको धन्यवाद देती हूं कि आज आप महिलाओं को मौका दे रही हैं।

मैं आपके माध्यम से रसायन और उर्वरक मंत्री से पूछना चाहती हूं कि राजस्थान के बाड़मेर क्षेत्र में स्थित रिफाइनरी की प्रगति क्या है और क्या उसको अतिशीघ्र पूरा करने के लिए विशेष प्रयास किए गए हैं?

श्री हंसराज गंगाराम अहीर: अध्यक्ष महोदया, प्लास्टिक और केमिकल इंडस्ट्री के लिए निश्चित ही यह फायदेमंद होगा अगर वहां पर यह प्लांट खड़ा हो। लेकिन इन सभी चीजों को, रिफाइनरीज को पेट्रोलियम मिनिस्ट्री देखती है, इसलिए यह प्रश्न पेट्रोलियम मिनिस्ट्री से संबंधित है। राजस्थान में रिफाइनरी बने, यह हमारी शुभकामना है।

DR. SHASHI THAROOR: Thank you Madam Speaker.

This is an extremely interesting and unusual venture that the Government has embarked upon because it is basically like creating a reverse SEZ. You are creating an SEZ in a foreign country in order to benefit us. But the answer by the Minister has not given clear details and I think my friend, Shri Anurag Thakur has also pointed it out that it is a bit skimpy on details. Where the foreign country comes to our country and works in our SEZ, they follow the Indian laws and they employ Indian labourers. When we go to a foreign country, आपने रोजगार के बारे में बोला है, लेकिन वहां इंडियन्स को रोजगार कैसे मिलेगा? I am curious as to whether you have a list of priorities, whether rules have been established or do you have to have certain guidelines by which you create joint ventures with, for example, an Iranian company and an Indian company? Do you create investment patterns under certain rules? Are there profit sharing arrangements? It is not clear from your answer Minister Saheb. You are saying that we can get petroleum, natural gas and fertilizers cheaper. मान लिया, बहुत अच्छी बात है, लेकिन how exactly does it benefit India and Indians? What are the rules and criteria by which you are going to create these reverse SEZs? I think on this your Ministry owes us a little more clarification. There should be a policy statement outlining all this because it would not only be Iran. Tomorrow you may talk about Myanmar. You may go to a third country. Where would you like to go and what common principles and standards will you follow that would benefit Indians, that will employ Indians and that will give profits to Indians.

श्री हंसराज गंगाराम अहीर: अध्यक्ष महोदया, मैंने पहले भी स्पष्ट किया कि देश में नेचुरल गैस और क्रूड ऑयल की बहुत कमी है, हमें आगे भी कुछ वर्षों तक इम्पोर्ट पर ही निर्भर रहना पड़ेगा। यहां पर यह स्पष्ट कर देता हूं कि वहां जो प्लांट लगेगा, वहां हम फाइनल प्रोडक्ट तैयार नहीं करेंगे, वहां पर हम इंटरमीडिएट तैयार करेंगे और उसकी फाइनल प्रोसेसिंग अपने देश में होगी। हमने यह भी शर्त रखी है कि वहां जो भी प्लांट लगेंगे, उसमें हमारे देश के 10 प्रतिशत लोग काम करेंगे और उसके बाद यहां जो फाइनल प्रोडक्ट तैयार होगा, दोनों को मिलाकर वहां हमारे 20 प्रतिशत लोगों को इंप्लायमेंट मिलेगा और जब फाइनल

प्रोडक्शन होगा तो 80 प्रतिशत इंप्लायमेंट इस देश में ही मिलेगा। देश में नेचुरल गैस और क्रूड ऑयल की कमी है, इसलिए आत्मनिर्भर होने तक हमें आयात करना ही पड़ेगा।

श्रीमती कमला पाटले : महोदया, मैं छत्तीसगढ़ प्रदेश के जांजगीर-चाम्पा जिले से आती हूं जो कृषि प्रधान जिला है और छत्तीसगढ़ राज्य को कृषि के विषय में धान का कटोरा कहा जाता है।

अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहती हूं कि पिछले कई वर्षों से किसानों के द्वारा, हमारे द्वारा कृषि मिशन, बागवानी मिशन के लिए मांग की जा रही है। हमारे जांजगीर-चाम्पा जिले का 70 से 80 प्रतिशत एरिया सिंचित क्षेत्र है और उस जिले की प्रमुख कृषि फसल धान ही है। इसलिए मैं बागवानी मिशन के क्षेत्र में माननीय कृषि मंत्री जी से चाहूंगी कि जांजगीर-चाम्पा जिले को उसमें जोड़ा जाए।

माननीय अध्यक्ष : आपका प्रश्न बिल्कुल ही अलग है, इस प्रश्न से सन्दर्भित नहीं है।

(Q.144)

श्री विनायक भाऊराव राऊत : अध्यक्ष महोदया, मेरे प्रश्न के उत्तर में मंत्री महोदय ने विस्तृत जानकारी दी है, लेकिन बाघों से मनुष्य हानि का जो ब्यौरा दिया गया है, उसकी संख्या दुर्भाग्य से महाराष्ट्र में सबसे ज्यादा है और पश्चिम बंगाल में भी ज्यादा है। मनुष्य हानि न होने के लिए सरकार ने कई योजनाएं शुरू की है, उनके बारे में भी यहां जानकारी दी है।

मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूं कि जिन योजनाओं और परियोजनाओं को बनाने के बाद भी महाराष्ट्र और पश्चिम बंगाल में इतनी ज्यादा संख्या में बाघों का मानव जाति पर आक्रमण हो रहा है।

माननीय अध्यक्ष: मनुष्य भी तो बाघों के क्षेत्र में चले गए हैं, वे भी बेचारे क्या करें।

श्री विनायक भाऊराव राऊत : सही बात है। जंगलों में आदिवासी बस्तियां हैं। उन लोगों के पुनर्वसन के लिए सरकार के पास क्या योजना है? इसके अलावा जिस तरह से गैर कानूनी रूप से जंगलों की कटाई हो रही है, उस बारे में भी सरकार ने क्या योजना बनाई है कि अवैध रूप से जंगल न काटे जाएं?

श्री प्रकाश जावड़ेकर : अध्यक्ष जी, यह प्रश्न बहुत महत्वपूर्ण है। बाघ हमारे इकोलॉजिकल सिस्टम का एक शिखर हैं, लेकिन मनुष्य भी तो शिखर है। इसलिए यह कॉंफ्लिक्ट नहीं होना चाहिए। इसके लिए हमने तीन उपाय किए हैं। पहला तो यह है कि जो आदिवासी समाज जंगल में रहता है और स्वेच्छा से बाहर आना चाहता है, उनके लिए प्रति परिवार दस लाख रुपए देकर उनका पुनर्वास ठीक तरह से हो, वे बाहर आएं, यह उपाय किया है। इस साल भी हमने इसके लिए बहुत पैसा खर्च किया है। अगले साल 395 करोड़ रुपए का प्रावधान टाइगर प्रोजेक्ट के लिए है। इस बार 60/40 के पैटर्न पर राज्यों को भी लगभग 250 करोड़ रुपए देने होंगे, इस प्रकार लगभग 640 करोड़ रुपए मिलेंगे। इससे ज्यादा लोगों का पुनर्वास होगा, जिससे कॉंफ्लिक्ट न हो। दूसरी बात यह है कि बाघ जंगल से क्यों बाहर आते हैं। वे इसलिए ऐसा करते हैं कि उन्हें पानी नहीं मिलता या चारे की जब कमी होती है तो प्रे, जिनका वे शिकार करते हैं, जो फॉडर होता है, वह कम होने से उनके लिए शिकार होने वाले जानवरों की कमी हो जाती है। इसलिए फॉडर और वाटर एग्मेंटेशन का कार्यक्रम भी बनाया गया है।

श्री विनायक भाऊराव राऊत : बाघ मानव बस्ती में आते हैं पानी और भक्षण के लिए। महाराष्ट्र में रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग और संगमनेर आदि कई ऐसे जिले हैं, खासकर संगमनेर में रहने वाले लोगों के पुनर्वास के लिए मंत्री जी ने दस लाख रुपए बताएं हैं, लेकिन वहां के लोगों को आठ लाख रुपए ही मिले हैं। रतनागिरि और सिंधुदुर्ग के कई ऐसे इलाके हैं जहां बाघ के साथ-साथ नीलगाय और गेंदू भैंसे जिन्हें कहते हैं, इस तरह के जानवरों की संख्या काफी है। ये जानवर जब मानव बस्ती में आते हैं तो किसानों की खेती और बागों की

भी काफी हानि होती है। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इन जंगली प्राणियों की वजह से खेती और बागों को हो रहे नुकसान से बचाने के लिए आपने क्या योजना बनाई है?

श्री प्रकाश जावड़ेकर: अध्यक्ष जी, यह सच है कि वन्य प्राणियों से जो नुकसान होता है उसके लिए हमने कानून के आधार पर राज्यों से प्रस्ताव मंगाए हैं। महाराष्ट्र सरकार ने, ब्लू बुल, जिसे रेडरोज़ कहते हैं, उसके कारण जो संकट आता है उससे निपटने के लिए प्रस्ताव भेजा है। हमने उसे मंजूरी दी है।

श्री राहुल शेवाले : अध्यक्ष महोदया, टाइगर संसार में एक प्रतिष्ठित जानवर है। परंतु यह जानवर अब लुप्त होने के कगार पर है। पिछले 100 वर्षों में एशिया में टाइगर्स की संख्या करीब एक लाख आंकी गई थी। लेकिन आज यह संख्या घटकर लगभग 3,200 ही रह गई है। मनुष्य का वाइल्ड लाइफ ट्रेड के लालच का सबसे अधिक असर टाइगर्स पर हुआ है। मेरी जानकारी के अनुसार कान्हा नेशनल पार्क में तुली टाइगर कॉरिडोर बनाया है। इस तरह के कॉरिडोर में टाइगर को स्वतंत्र जीवन जीने के लिए सभी आवश्यक सुविधाएं प्रदान की गई हैं। देश के अन्य स्थानों पर भी टाइगर कॉरिडोर बनाया गया है या बनाने का विचार है। इस टाइगर कॉरिडोर से किस प्रकार से टाइगर का संरक्षण होता है? मानव और जंगली जानवरों के संघर्ष को रोकने के लिए क्या प्रभावी कदम सरकार ने उठाए हैं? इसके साथ ही 1 जून, 2015 को मंत्रालय द्वारा जारी नोटिफिकेशन में सुझाए गए ह्यूमन वाइल्ड लाइफ मेनेजमेंट स्ट्रेटजी पर राज्य सरकारों ने मानव-वन्य जीवों के संघर्ष को समाप्त करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं? मेरी जानकारी के अनुसार पिछले सप्ताह अखबारों में एक खबर छपी थी।

माननीय अध्यक्ष: कृपया प्रश्न पूछें।

श्री राहुल शेवाले: संजय गांधी नेशनल पार्क में, जो दिल्ली-मुम्बई कॉरिडोर है, उस बारे में जगह मांगी थी। जो संजय गांधी नेशनल पार्क से जाने वाला था। माननीय मंत्री जी से मैं जानना चाहता हूं कि क्या संजय गांधी नेशनल पार्क से दिल्ली-मुम्बई कॉरिडोर का रूट जाने वाला है या नहीं? अगर ऐसा है तो मैं कहना चाहता हूं कि सभी मुम्बईवासियों का इसे लेकर विरोध है। इसके साथ ही जो ह्यूमन वाइल्ड लाइफ मेनेजमेंट स्ट्रेटजी है, उसके भी खिलाफ है।

श्री प्रकाश जावड़ेकर: ऐसा प्रस्ताव सरकार के पास नहीं आया है।

SHRIMATI SUPRIYA SULE: Madam, I would like to ask the hon. Minister on one point. 'Save the Tiger' has been a flagship programme of several Governments and it has been a success story in India. The only question is, in Maharashtra, we have maximum attacks, the reason being the way we do love

human beings, we do love our animals as well. What can we do in Maharashtra? The maximum leopard attacks are around Sanjay Gandhi National Park where urbanization seems to be the biggest challenge. Actually, we are intruding on their area than their intruding on our area. There are a lot of NGOs in Tadoba which are making many suggestions for addressing the animal conflict. They have managed to move several villages out of Tadoba but the compensation and skills for livelihood has not been a success story. If you could intervene in this matter, I am sure, we can help all these people a lot more.

SHRI PRAKASH JAVADEKAR: Madam, it is a very good question and a suggestion for action.

Let me tell you that we have 49 Tiger Sanctuaries now. Out of these 49 Sanctuaries, we have prepared and approved Working Plans for more than 34 Tiger Sanctuaries and others are in the process of approval. So, we are discussing the matter with the State Government, the State Forest Department, the officers of the Wildlife Sanctuary, NGOs and all stakeholders so that specific situational solutions in each Tiger Reserve can be worked out. We want to minimize these conflicts because every year, a loss of 20 to 30 people is not a good sign. We are trying utmost to minimize this conflict.

SHRIMATI KAVITHA KALVAKUNTLA: I would like to wish you all a very Happy Women's Day to all of you and especially my best and special wishes for my male colleagues…. (*Interruptions*)

My question is related to Paris Accord. Till date, 55 countries have not signed the Accord and in an interview, you have quoted that India had made specific compromises. In the spirit of compromise, we did not want to block the Accord and so, we have signed the Accord.

Through you, Madam, I would like to ask the Minister as to what are the compromises that India had made to sign this Agreement. Secondly, all the developed nations have quoted that a funding of 62 billion dollars is given to the developing nations. How much climate financing did India receive from 2014?

SHRI PRAKASH JAVADEKAR: Though it is not directly related to the main Question, I would like to reply in two sentences. Firstly, no country has signed it because the signing process will start on 22nd April in UN Headquarters. All countries have declared that they will sign and ratify the Agreement. So, that is a process which will be valid for one year.

As far as international finance is concerned, we are emphasizing the developed countries that they must follow their commitment of 100 billion dollars and we have also led with an example that we can charge coal at 6 dollars per tonne. If the developed world can do the same, it can generate 100 billion dollars.

डॉ. भारतीबेन डी. श्याल: अध्यक्ष जी, हम सब जानते हैं कि गिर फॉरेस्ट गुजरात में है और एशियन लॉयन केवल गिर फॉरेस्ट में ही पाया जाता है। गिर फॉरेस्ट में एशियन लॉयन के साथ-साथ बहुत सारे अन्य हिंसक प्राणी भी पाए जाते हैं। मैंने देखा है कि कई बार आस-पास के गांव में वे घुसकर मानव हानि तो करते हैं, साथ ही साथ पालतु पशु जैसे- गाय, भैंस, बकरी और भेड़ इत्यादि जो उनकी आजीविका का एकमात्र साधन है, उनको भी मार देते हैं या कई बार इंजर्ड कर देते हैं। माननीय मंत्री जी से मैं आपके माध्यम से यह जानना चाहती हूं कि पालतु पशुओं की हानि के लिए क्या सरकार कोई मुआवजा देती है या नहीं?

श्री प्रकाश जावड़ेकर : महोदया, पालतु जानवर अगर इस कनफलिक्ट में मारे जाते हैं तो उसके लिए एक प्रोसैस है, जिसके तहत मुआवजा दिया जाता है। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं, Gir Forest is one of the best examples of how human and wild life can happily stay together and when there are accidents, they are taken care of adequately.

श्रीमती अनुप्रिया पटेल : अध्यक्ष महोदया, मैं उत्तर प्रदेश राज्य से आती हूं, वहां घड़रोज़ और जंगली सुअर किसानों के लिए बहुत बड़ी समस्या बन चुके हैं। दलहन और तिलहन की खेती इनकी वजह से बुरी तरह से चौपट हो रही है, लेकिन इनको मारने की अनुमति मेरे राज्य में नहीं है। माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में बताया कि इनको वर्मिन की केटेगिरी में डालने के लिए आप राज्यों से प्रस्ताव मंगाते हैं। मैंने इस विषय को पहले भी सदन में उठाया था और मैं माननीय मंत्री जी से व्यक्तिगत रूप से भी मिली थी। मेरा माननीय मंत्री जी से एक छोटा सा प्रश्न है कि क्या मेरे राज्य उत्तर प्रदेश की सरकार ने आपको अभी तक ऐसा प्रस्ताव भेजा है कि उन्हें वर्मिल की श्रेणी में डाल दिया जाए या नहीं। क्योंकि हमारे राज्य के किसानों के लिए यह एक बहुत बड़ी समस्या है और रोज ही इस विषय को लेकर किसान आंदोलन हो रहे हैं।

श्री प्रकाश जावड़ेकर : महोदया, राज्य सरकार का प्रस्ताव आने तक हम उस पर कानूनन काम नहीं कर सकते और इसलिए राज्य सरकार से प्रस्ताव आने की हम प्रतीक्षा में हैं।

श्रीमती रंजीत रंजन : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहती हूं कि वातावरण ऐसा हो रहा है कि शेर, बाघ गांवों में आ रहे हैं, इसका कारण यह है कि एक तो उन्हें भोजन नहीं मिल रहा है, जैसा अभी अनुप्रिया जी कह रही थीं कि वे भेड़, बकरियों पर भी अटैक करते हैं। क्या हम लोगों ने ही जंगल काट-काट कर उनकी जगह घेर ली है, जिसके कारण उन्हें गांवों में आना पड़ता है और क्या हम उन्हें बाहर निकालने के लिए बंदिश के लिए ही पर्याप्त सुविधाओं का क्रियान्वयन करेंगे या उनके लिए जो जंगल पर्याप्त नहीं बचे हैं, क्या उसके लिए भी कोई प्लान है। इसके साथ ही मैं कहना चाहती हूं जिन लोगों पर अटैक होता है और उन्हें जो मुआवजा दिया जाता है, वह बहुत ही कम है। मैं समझती हूं कि उसे बढ़ाकर ज्यादा किया जाए।

दूसरी बात यह है कि कल ही मैं पेपर में पढ़ रही थी कि बहुत सारे ऐसे जू हैं, जिनमें जानवरों को पर्याप्त मात्रा में भोजन ही नहीं दिया जाता है। कोई एजेन्सीज या प्राइवेट एनजीओज वगैरह उन्हें चलाते हैं, लेकिन पर्याप्त खाना नहीं होने के कारण भी कई जगहों पर जो प्राइवेट जू बने हुए हैं, उनमें बाघ या अन्य तरह के जानवर भूख के कारण मर रहे हैं, उसके लिए सरकार क्या कर रही है?

श्री प्रकाश जावड़ेकर : पहला जैसे मैंने कहा कि हमारी सक्सैज स्टोरी प्रोजैक्ट टाइगर है, अब दुनिया के 70 फीसदी बाघ भारत में हैं। अभी 13 देशों में बाघ होते हैं और 13 देशों के मंत्री आकर 13 देशों के प्रतिनिधिमंडलों के साथ एक यहां कांफ्रैंस हो रही है, जिसका उद्घाटन प्रधान मंत्री जी करेंगे। उसमें इस पर पूरा विचार होगा। लेकिन बाघों का मैंनेजमैन्ट हर एक टाइगर सैंक्चुअरी में अलग से तैयार किया जाता है, कंप्रिहैन्सिव है, इसमें अपने जो पब्लिक रिप्रजेन्टेटिव्ज हैं, उनके भी कोई सजैशंस हैं तो उन्हें भी तवज्जो दी जायेगी। जहां तक उनके फॉडर एंड वाटर की जो रिक्वायरमैन्ट है तथा उन्हें कारीडोर भी सेफ मिले, क्योंकि बाघों की संख्या बढ़ती है तो क्षेत्र भी ज्यादा लगता है। अपने देश में जमीन कम है, लेकिन लोग ज्यादा हैं, यह कंफ्लिक्ट है, लेकिन इसमें से भी रास्ता निकालकर एक बेहतरीन उदाहरण भारत ने दुनिया के समक्ष पेश किया है।

SHRIMATI K. MARAGATHAM : Today is Women's Day. I would like to inform the august House that one woman fought with a tiger single handedly for several hours in a village in Uttar Pradesh to save her wards and finally she succeeded in it. This is women power. That is okay.

I would like to know from the hon. Minister how the Government plans to protect men from animals as men-animal conflicts have increased in a big way now due to animals coming out of forest areas in search of food. Thank you.

SHRI PRAKASH JAVADEKAR: This is what exactly I am saying that water and fodder augmentation in jungle areas are necessary. Now every sanctuary will have a separate plan for water augmentation. If water, fodder and prey are available, then tiger ecology works. That is what we are aiming at.

(Q.145)

श्री विद्युत वरन महतो: माननीय अध्यक्ष महोदया, मंत्री जी को मैं धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने विस्तारपूर्वक उत्तर दिया है, मैं सीधे प्रश्न पर आता हूं, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि सरकार द्वारा दवाओं की कीमत पर अंकुश लगाने और गरीबों को सस्ती एवं उचित दर पर दवाएं उपलब्ध कराने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं। इसके साथ ही साथ मूल्य नियंत्रण के दायरे में आने वाली दवाओं की कीमत सरकार द्वारा तय किये जाने के बावजूद कई दवा कंपनियां ज्यादा रेट में दवाई बेच रही है। मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि सरकार द्वारा इस पर नजर रखने हेतु क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : अध्यक्ष महोदया, मैं यह स्पष्ट करना चाहता हूँ कि हमारे मंत्रालय, विभाग में पहले एनपीपीए सन् 1997 में बनाया गया था, जिसके तहत दवाइयों के मूल्य निर्धारण हेतु एक प्राधिकरण बनाया गया। उसके बाद औषधियों के मूल्य निर्धारण हेतु एक नीति बनाई गई, अभी प्राइस कंट्रोल के लिए डीपीसीओ में सन् 2013 में प्राइस कंट्रोल करने हेतु सूची बनाई गई है, एनएलईम हमें स्वास्थ्य मंत्रालय से मिलता है। गरीबों और मरीजों को सस्ती दवाई उचित मूल्यों पर मिलें इसका पूरा प्रयास मंत्रालय करता है। माननीय सदस्य ने जो पूछा है कि कहीं पर डीपीसीओ से अधिक, जो रेट हम तय करते हैं, उससे अधिक मूल्यों पर अगर कोई दवाई बिकती है और उसकी शिकायतें हमें आती हैं तो हम कार्यवाही करते हैं। लेकिन ऐसी कोई लिखित शिकायत हमें मिली नहीं है। केंद्र सरकार भी इस पर कार्यवाही करती है राज्य सरकार भी इस पर कार्यवाही करने की अधिकारी है। सदस्य महोदय से ऐसी कोई पर्टिक्युलर शिकायत हमें मिल जाएगी तो हम उस पर कार्यवाही करेंगे।

श्री विद्युत वरन महतो : अध्यक्ष महोदया, मेरा दूसरा पूरक प्रश्न है कि सरकार घातक बीमारियों जैसे कैंसर, ह्रदय रोग, हैपेटाइटिस, मधुमेह, किडनी के मरीजों तक सस्ती दवाइयां उपलब्ध कराने के लिए क्या उपाय कर रही है?

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : महोदया, मैं इसका विस्तृत जवाब दे चुका हूँ। माननीय सदस्य ने विभिन्न बीमारियों का उल्लेख किया है, जिसमें ह्रदय रोग, मधुमेह आदि हैं, मैं बताना चाहता हूँ कि ह्रदय रोग के लिए 53 दवाइयां हैं और शुगर के लिए करीब 6 हैं, एचआईवी के लिए करीब 20 दवाइयां हैं, टी.बी. के लिए 24 दवाइयां हैं, कैंसर के लिए 47 दवाइयां हैं और किडनी के लिए छह दवाइयों का मूल्य निर्धारण कवर किया हुआ है। अगर हमें अन्य किसी गंभीर बीमारी की दवा की सूची एनएलईम स्वास्थ्य मंत्रालय से मिलती है, तो हम डीपीसीओ से कंट्रोल करते हैं। प्राइस कंट्रोल के संबंध में जो भी आवश्यक सूचना हमें मिलती है, उस पर हम निर्णय लेते हैं और उसके दाम कम किए जाते हैं।

श्री सुधीर गुप्ता: अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जीवन रक्षक दवाइयों को राष्ट्रीय औषधीय मूल्य निर्धारण नीति - 2012 में परिभाषित नहीं किया गया, क्या आप भविष्य में जीवन रक्षक दवाइयों को मूल्य निर्धारण हेतु परिभाषित करने की कोई नीति बनाने की योजना पर विचार कर रहे हैं? साथ ही अनुसूची में शामिल अनुसूचित औषधियों का बाज़ार आधारित मूल्य निर्धारण के सिद्धांत पर किया गया है। बाज़ार आधरित मूल्य निर्धारण सिद्धांत क्या है? क्या यह लागत आधारित है या बाज़ार में उपलब्ध अन्य प्रोडक्ट से मूल्य की तुलना पर आधारित है?

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : महोदया, जीवन रक्षक और गैर जीवन रक्षक दवाइयों को हमने अलग-अलग परिभाषित नहीं किया है। सभी दवाइयों को हमने जीवन रक्षक दवाइयां समझ कर ही नीति बनाई है और उसी में हमने सभी को कवर किया है। सदस्य महोदय ने जो प्रश्न पूछा है कि यहां पर मार्केट आधारित सन् 2013 में जो नीति बनी थी, जो प्राइस तय की जाती है उसका मूल्यांकन मार्केट आधारित प्राइस मूल्यांकन पर ही किया जाता है। यह सन् 2013 की नीति है, हम उसके अनुसार काम कर रहे हैं। वर्ल्ड होलसेल प्राइस इंडेक्स के आधार पर ही हम इन दवाइयों के मूल्य हर वर्ष बदलते रहते हैं। सौभाग्य से इस बार डब्ल्यूपीआई ज़रा माइनस चल रहा है। मुझे लगता है कि इस वर्ष दवाइयों के दाम नहीं बढ़ेंगे।

DR. MAMTAZ SANGHAMITA: मैडम, मैं आज सबको नारी दिवस की बधाई देती हूँ।

Part of the question has already been answered by the Minister in his reply. What is the Government policy on controlling prices regarding life-saving essential drugs, especially for Cardio Vascular Diseases, Diabetes and the Pregnancy complication?

Would the Government take up production of some pharmaceutical drugs under the Government undertakings? There are some cheaper drugs, essential life-saving drugs like Morphine, Pethidine, Maxsulf which are required for Eklampsia in pregnancy patients. Since these medicines are cheaper, it is not easily available and production is not usually done by pharmaceutical companies. Whether Government itself would take some initiatives so that we get regular supply of these cheaper drugs?

12.00 hours

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : अध्यक्ष महोदया, देश में दवाइयों के उत्पाद में हमें कहीं कमी नहीं दिखती है। मैं आपके सामने स्पष्ट कर दूँ कि भारत देश दुनिया के करीब दो सौ देशों में दवाओं का निर्यात करता है। एक अच्छी सक्षम इंडस्ट्री के रूप में भारत देश को हमने प्रस्तुत किया है। दुनिया के एक मेडिकल स्टोर के रूप में भारत देश को देखा जाता है।

सदस्य महोदया ने जो कुछ गाइनिक औषधियों के मामले में कहा है, अगर आपके द्वारा कुछ और दवाइयों के नाम हमें मिल जाते हैं तो निश्चित ही हम अपने स्वास्थ्य मंत्रालय को लिखेंगे और उसमें जो स्वास्थ्य मंत्रालय एन.एल.ई.एम. देता है, जो आवश्यक दवाइयों के मूल्यों के बारे में सूची देते हैं, उसमें इन दवाओं के नाम इंक्ल्यूड करके उनसे हम लिस्ट में सुधार करके माँग सकते हैं। जो हमारे देश की सरकारी कम्पनियाँ हैं, उनमें भी सौ से अधिक दवाइयों का निर्माण किया जाता है। देश में जो कुछ दवाएं नहीं बनती हैं, अगर उनकी हमें कोई सूची मिल जाती है तो हम अपने सरकारी पीएसयूज में भी उनका उत्पादन करने का पूरा प्रयास करेंगे।...(व्यवधान)

12.01 hours

RULING BY THE SPEAKER

HON. SPEAKER: Hon. Members, I have received a notice of Adjournment Motion from Shri Mallikarjun Kharge regarding tax on withdrawal from EPF. As you are all aware, hon. Minister of Finance wanted to make a statement on the issue on Friday, the 4th March, 2016 itself but as the House was adjourned for the day, the statement could not be made. Now the hon. Minister is making a statement in the House today.

I have also received notices of Adjournment Motion from Sarvashri N.K. Premachandran, M.B. Rajesh, Jay Prakash Narayan Yadav, P. Karunakaran, Bhagwant Mann and K.C. Venugopal on different issues.

The matters though important do not warrant interruption of business of the day. The matters can be raised through other opportunities.

I have, therefore, disallowed all the notices of Adjournment Motion.

12.02 hours

PAPERS LAID ON THE TABLE

HON. SPEAKER. Now Papers to be Laid on the Table.

THE MINISTER OF FINANCE, MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS AND MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI ARUN JAITLEY): Madam, I beg to lay on the Table:-

(1) A copy of the Competition Commission of India (Salary, allowances, other terms and conditions of service of the Secretary and officers and other employees of the Commission and the number of such officers and other employees) Second Amendment Rules, 2016 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R.83(E) in Gazette of India dated 19th January, 2016 under sub-section (3) of Section 63 of the Competition Act, 2002, as amended by Competition Act (Amendment) Act, 2007.

[Placed in Library, See No. LT 4141/16/16]

(2) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under Section 40 of the Cost and Works Accountants Act, 1959:-

(i) G.S.R.787(E) published in Gazette of India dated 15th October, 2015, establishing a Tribunal consisting of the persons, mentioned therein, to decide any dispute arising in the matter of election to the Council of the Institute Cost Accountants of India held in June, 2015.

(ii) G.S.R.857(E) published in Gazette of India dated 16th November, 2015, making certain amendments in the Notification G.S.R.787(E) dated 15th October, 2015.

(iii) G.S.R.907(E) published in Gazette of India dated 30th November, 2015, making certain amendments in the Notification G.S.R.1693(E) dated 3rd October, 2007.

(iv) G.S.R.969(E) published in Gazette of India dated 15th December, 2015, making certain amendments in the Notification G.S.R.490(E) dated 13th July, 2007.

(v) G.S.R.835(E) published in Gazette of India dated 4th November, 2015, establishing an Appellate Authority consisting 9 persons, mentioned therein.

(vi) The Chartered Accountants Procedures of Meetings of Quality Review Board and Terms and Conditions of Service and allowances of the Chairperson and members of the Board (Amendment) Rules, 2016 published in Notification No. G.S.R. 148(E) in Gazette of India dated 8th February, 2016.

[Placed in Library, See No. LT 4142/16/16]

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :-

(1) (एक) भारतीय मानक ब्यूरो, नई दिल्ली के वर्ष 2014-2015 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय मानक ब्यूरो, नई दिल्ली के वर्ष 2014-2015 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 4143/16/16]

(2) विधिक माप विज्ञान अधिनियम, 2009 की धारा 52 की उप-धारा (4) के अंतर्गत विधिक माप विज्ञान (सरकारी मान्यता प्राप्त जांच केन्द्र) संशोधन नियम, 2016, जो 21 जनवरी, 2016 के भारत के राजपत्र की अधिसूचना संख्या सा0का0नि0 94(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 4144/16/16]

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SKILL DEVELOPMENT AND ENTREPRENEURSHIP AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI RAJIV PRATAP RUDY): Madam, on behalf of Shri Sarbananda Sonowal, I beg to lay on the Table a copy of the Rajiv Gandhi National Institute of Youth Development Ordinances, 2016 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R. 170(E) in Gazette of India dated 16th February, 2016 under sub-section (2) of Section 44 of the Rajiv Gandhi National Institute of Youth Development Act, 2012.

[Placed in Library, See No. LT 4145/16/16]

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF ENVIRONMENT, FORESTS AND CLIMATE CHANGE (SHRI PRAKASH JAVADEKAR): Madam, I beg to lay on the Table:-

(1) A copy of the Notification No. S.O.256(E) (Hindi and English versions) published in Gazette of India dated 27th January, 2016 making certain amendments in the Notification No. S.O. 1878(E) dated 13th July, 2015 under Section 7A of the Public Liability Insurance Act, 1991.

[Placed in Library, See No. LT 4146/16/16]

(2) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Central Zoo Authority, New Delhi, for the year 2014-2015, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Central Zoo Authority, New Delhi, for the year 2014-2015.

(3) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (2) above.

[Placed in Library, See No. LT 4147/16/16]

कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहनभाई कल्याणजीभाई कुंदरिया): महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :-

(1) (एक) नेशनल ऑयलसीड्स एण्ड वेजिटेबल ऑयल्स डेवलपमेंट बोर्ड, गुड़गांव के वर्ष 2014-2015 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल ऑयलसीड्स एण्ड वेजिटेबल ऑयल्स डेवलपमेंट बोर्ड, गुड़गांव के वर्ष 2014-2015 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 4148/16/16]

(3) आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 की धारा 3 के अंतर्गत अधिसूचना संख्या का0आ03373 (अ) जो 12 दिसम्बर, 2015 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसमें 10 अक्तूबर, 2015 की अधिसूचना संख्या का0आ02776(अ) का एक शुद्धिपत्र दिया हुआ है, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 4149/16/16]

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हंसराज गंगाराम अहीर): महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :-

(1) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(क) (एक) इंडियन ड्रग्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड, गुड़गांव के वर्ष 2012-2013 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) इंडियन ड्रग्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड, गुड़गांव के वर्ष 2012-2013 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[Placed in Library, See No. LT 4150/16/16]

(ख) (एक) बंगाल केमिकल्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2014-2015 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) बंगाल केमिकल्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड, कोलकाता का वर्ष 2014-2015 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[Placed in Library, See No. LT 4151/16/16]

(ग) (एक) कर्नाटक एंटिबायोटिक्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड, बंगलोर के वर्ष 2014-15 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) कर्नाटक एंटिबायोटिक्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड, बंगलोर के वर्ष 2014-2015 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[Placed in Library, See No. LT 4152/16/16]

(घ) (एक) राजस्थान ड्रग्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड, जयपुर के वर्ष 2014-15 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) राजस्थान ड्रग्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड, जयपुर के वर्ष 2014-2015 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(2) उपर्युक्त मद संख्या (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाले चार विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 4153/16/16]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI KIREN RIJIJU): Madam, I beg to lay on the Table:-

(1) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Human Rights Commission, New Delhi, for the year 2014-2015, together with Audit Report thereon.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library, See No. LT 4154/16/16]

(3) A copy of the Sashastra Seema Bal Group 'A' Combatised Engineering Cadre Recruitment Rules, 2015 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R. 950(E) in Gazette of India dated 10th December, 2015 under sub-section (3) of Section 155 of the Sashastra Seema Bal Act, 2007.

[Placed in Library, See No. LT 4155/16/16]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्णपाल गुर्जर): महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :-

(1) (एक) स्वामी विवेकानन्द नेशनल इंस्टिट्यूट ऑफ रिहैबिलिटेशन ट्रेनिंग एण्ड रिसर्च, कटक के वर्ष 2014-2015 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) स्वामी विवेकानन्द नेशनल इंस्टिट्यूट ऑफ रिहैबिलिटेशन ट्रेनिंग एण्ड रिसर्च, कटक के वर्ष 2014-2015 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 4156/16/16]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF AGRICULTURE AND FARMERS WELFARE (DR. SANJEEV BALYAN): Madam, I beg to lay on the Table:-

(1) A copy of the Plant Quarantine (Regulation of Import into India) (First Amendment) Order, 2016 (Hindi and English versions) published in Notification No. S.O.101(E) in Gazette of India dated 13th January, 2016 under Section 4d of the Destructive Insects and Pests Act, 1914.

[Placed in Library, See No. LT 4157/16/16]

(2) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Plant Health Management, Hyderabad, for the year 2014-2015.

(ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Institute of Plant Health Management, Hyderabad, for the year 2014-2015, together with Audit Report thereon.

(iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Plant Health Management, Hyderabad, for the year 2014-2015.

(3) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (2) above.

[Placed in Library, See No. LT 4158/16/16]

(4) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under Section 394 of the Companies Act, 2013:-

(i) Review by the Government of the working of the Agrinnovate India Limited, New Delhi, for the year 2014-2015.

(ii) Annual Report of the Agrinnovate India Limited, New Delhi, for the year 2014-2015, alongwith Audited Accounts and comments of

the Comptroller and Auditor General thereon.

(5) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (4) above.

[Placed in Library, See No. LT 4159/16/16]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI JAYANT SINHA): Madam, I beg to lay on the Table:-

(1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 619A of the Companies Act, 1956:-

(a) (i) Review by the Government of the working of the IFCI Limited, New Delhi, for the year 2014-2015.

(ii) Annual Report of the IFCI Limited, New Delhi, for the year 2014-2015, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

[Placed in Library, See No. LT 4160/16/16]

(b) (i) Review by the Government of the working of the India Infrastructure Finance Company Limited, New Delhi, for the year 2014-2015.

(ii) Annual Report of the India Infrastructure Finance Company Limited, New Delhi, for the year 2014-2015, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

[Placed in Library, See No. LT 4161/16/16]

(c) Annual Report of the Irrigation and Water Resources Finance Corporation Limited, New Delhi, for the year 2014-2015, alongwith

Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

[Placed in Library, See No. LT 4162/16/16]

(d) (i) Review by the Government of the working of the Industrial Investment Bank of India Limited (Voluntary winding up of IIBI to the Equity shareholders), Kolkata, for the Quarter ended 30.6.2015.

(ii) Liquidator's Report on the Industrial Investment Bank of India Limited (Voluntary winding up of IIBI to the Equity shareholders), Kolkata, for the Quarter ended 30.6.2015, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

[Placed in Library, See No. LT 4163/16/16]

(e) (i) Review by the Government of the working of the Industrial Investment Bank of India Limited (Voluntary winding up of IIBI to the Equity shareholders), Kolkata, for the Quarter ended 30.9.2015.

(ii) Liquidator's Report on the Industrial Investment Bank of India Limited (Voluntary winding up of IIBI to the Equity shareholders), Kolkata, for the Quarter ended 30.9.2015, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

[Placed in Library, See No. LT 4164/16/16]

(f) (i) Review by the Government of the working of the Industrial Investment Bank of India Limited (Voluntary winding up of

IIBI to the Equity shareholders), Kolkata, for the Quarter ended 31.12.2015.

(ii) Liquidator's Report on the Industrial Investment Bank of India Limited (Voluntary winding up of IIBI to the Equity shareholders), Kolkata, for the Quarter ended 31.12.2015, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(2) Three statements (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at item No. (a) to (c) of (1) above.

[Placed in Library, See No. LT 4165/16/16]

(3) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under section 159 of the Customs Act, 1962:-

(i) S.O.1923(E) published in Gazette of India dated 15th July, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 36/2001-Cus.(N.T.), dated 3rd August, 2001.

(ii) S.O.2026(E) published in Gazette of India dated 23rd July, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 36/2001-Cus.(N.T.), dated 3rd August, 2001.

(iii) S.O.2093(E) published in Gazette of India dated 31st July, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 36/2001-Cus.(N.T.), dated 3rd August, 2001.

(iv) Notification No. 73/2015-Customs(N.T.) dated 6th August, 2015 together with an explanatory memorandum regarding revised rates of exchange for conversion of foreign currencies into Indian

currency or *vice-versa* for the purpose of assessment of imported and export goods.

(v) S.O.2236(E) published in Gazette of India dated 14th August, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 36/2001-Cus.(N.T.), dated 3rd August, 2001.

(vi) Notification No. 81/2015-Customs(N.T.) dated 20th August, 2015 together with an explanatory memorandum regarding revised rates of exchange for conversion of foreign currencies into Indian currency or *vice-versa* for the purpose of assessment of imported and export goods.

(vii) Notification No. 82/2015-Customs(N.T.) dated 25th August, 2015 together with an explanatory memorandum regarding revised rates of exchange for conversion of foreign currencies into Indian currency or *vice-versa* for the purpose of assessment of imported and export goods.

(viii) S.O.2387(E) published in Gazette of India dated 31st August, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 36/2001-Cus.(N.T.), dated 3rd August, 2001.

(ix) Notification No. 84/2015-Customs (N.T.) dated 3rd September, 2015 together with an explanatory memorandum regarding revised rates of exchange for conversion of foreign currencies into Indian currency or *vice-versa* for the purpose of assessment of imported and export goods.

(x) S.O.2500(E) published in Gazette of India dated 15th September, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 36/2001-Cus.(N.T.), dated 3rd August, 2001.

(xi) Notification No. 93/2015-Customs (N.T.) dated 17th September, 2015 together with an explanatory memorandum regarding revised rates of exchange for conversion of foreign currencies into Indian currency or *vice-versa* for the purpose of assessment of imported and export goods.

(xii) Notification No. 95/2015-Customs (N.T.) dated 29th September, 2015 together with an explanatory memorandum regarding revised rates of exchange for conversion of foreign currencies into Indian currency or *vice-versa* for the purpose of assessment of imported and export goods.

(xiii) S.O.2674(E) published in Gazette of India dated 30th September, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 36/2001-Cus.(N.T.), dated 3rd August, 2001.

(xiv) Notification No. 97/2015-Customs (N.T.) dated 1st October, 2015 together with an explanatory memorandum regarding revised rates of exchange for conversion of foreign currencies into Indian currency or *vice-versa* for the purpose of assessment of imported and export goods.

(xv) S.O.2844(E) published in Gazette of India dated 15th October, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 36/2001-Cus.(N.T.), dated 3rd August, 2001.

(xvi) Notification No. 101/2015-Customs (N.T.) dated 15th October, 2015 together with an explanatory memorandum regarding revised rates of exchange for conversion of foreign currencies into Indian currency or *vice-versa* for the purpose of assessment of imported and export goods.

(xvii) S.O.2966(E) published in Gazette of India dated 30th October, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 36/2001-Cus.(N.T.), dated 3rd August, 2001.

(xviii) Notification No. 106/2015-Customs (N.T.) dated 5th November, 2015 together with an explanatory memorandum regarding revised rates of exchange for conversion of foreign currencies into Indian currency or *vice-versa* for the purpose of assessment of imported and export goods.

(xix) S.O.3024(E) published in Gazette of India dated 9th November, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 36/2001-Cus.(N.T.), dated 3rd August, 2001.

(xx) S.O.3075(E) published in Gazette of India dated 13th November, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 36/2001-Cus.(N.T.), dated 3rd August, 2001.

(xxi) Notification No. 112/2015-Customs (N.T.) dated 19th November, 2015 together with an explanatory memorandum regarding revised rates of exchange for conversion of foreign currencies into Indian currency or *vice-versa* for the purpose of assessment of imported and export goods.

(xxii) G.S.R.964(E) published in Gazette of India dated 11th December, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 39/96-Cus., dated 23rd July, 1996.

(xxiii) G.S.R.967(E) published in Gazette of India dated 14th December, 2015 together with an explanatory memorandum making certain

amendments in the Notification No. 69/2011-Cus., dated 29th July, 2011.

(xxiv) G.S.R.1017(E) published in Gazette of India dated 30th December, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 46/2011-Cus., dated 1st June, 2011.

(xxv) G.S.R.1018(E) published in Gazette of India dated 30th December, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 53/2011-Cus., dated 1st July, 2011.

(xxvi) G.S.R.1019(E) published in Gazette of India dated 30th December, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 152/2009-Cus., dated 31st December, 2009.

(xxvii) G.S.R.1020(E) published in Gazette of India dated 30th December, 2015 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 12/2012-Cus., dated 17th March, 2012.

(xxviii) G.S.R.4(E) published in Gazette of India dated 4th January, 2016 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 27/2011-Cus., dated 1st March, 2011.

(xxix) G.S.R.12(E) published in Gazette of India dated 6th January, 2016 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 12/2012-Cus., dated 17th March, 2012.

(xxx) G.S.R.86(E) published in Gazette of India dated 19th January, 2016 together with an explanatory memorandum making certain

amendments in the Notification No. 12/2012-Cus., dated 17th March, 2012.

(xxxi) G.S.R.87(E) published in Gazette of India dated 19th January, 2016 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 12/2012-Cus., dated 17th March, 2012.

(xxxii) G.S.R.124(E) published in Gazette of India dated 28th January, 2016 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 12/2012-Cus., dated 17th March, 2012.

(xxxiii) G.S.R.135(E) published in Gazette of India dated 2nd February, 2016 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 12/2012-Cus., dated 17th March, 2012.

(xxxiv) S.O.84(E) published in Gazette of India dated 11th January, 2016 together with an explanatory memorandum seeking to rescind Notification No. 9/95-Cus., dated 6th March, 1995.

(xxxv) S.O.85(E) published in Gazette of India dated 11th January, 2016 together with an explanatory memorandum seeking to supersede Notification No. G.S.R.794 dated 11th May, 1963.

(xxxvi) G.S.R.177(E) published in Gazette of India dated 17th February, 2016, together with an explanatory memorandum making certain amendments in Notification No. 12/2012-Service Tax dated 17th March, 2012.

[Placed in Library, See No. LT 4166/16/16]

(4) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (2) of section 38 of the Central Excise Act, 1944:-

(i) G.S.R.1(E) published in Gazette of India dated 1st January, 2016 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 12/2012-C.E., dated 17th March, 2012.

(ii) G.S.R.77(E) published in Gazette of India dated 15th January, 2016 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 12/2012- C.E., dated 17th March, 2012.

(iii) G.S.R.103(E) published in Gazette of India dated 22nd January, 2016 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 56/2002-C.E., dated 14th November, 2002.

(iv) G.S.R.131(E) published in Gazette of India dated 30th January, 2016 together with an explanatory memorandum making certain amendments in the Notification No. 12/2012- C.E., dated 17th March, 2012.

(v) The CENVAT Credit (Second Amendment) Rules, 2016 published in Notification No. G.S.R.142(E) in Gazette of India dated 3rd February, 2016 together with an explanatory memorandum.

[Placed in Library, See No. LT 4167/16/16]

(5) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (4) of section 94 of the Finance Act, 1994:-

(i) G.S.R.139(E) published in Gazette of India dated 3rd February, 2016, together with an explanatory memorandum making certain amendments in Notification No. 41/2012-Service Tax dated 29th June, 2012.

(ii) G.S.R.140(E) published in Gazette of India dated 3rd February, 2016, together with an explanatory memorandum making certain amendments in Notification No. 12/2013-Service Tax dated 1st July, 2013.

(iii) G.S.R.141(E) published in Gazette of India dated 3rd February, 2016, together with an explanatory memorandum making certain amendments in Notification No. 39/2012-Service Tax dated 20th June, 2012.

(iv) G.S.R.183(E) published in Gazette of India dated 18th February, 2016, together with an explanatory memorandum appointing the 1st day of April, 2016 as the date on which the provisions of sub-section (1) of Section of the Finance Act Shall come into effect.

(v) G.S.R.184(E) published in Gazette of India dated 18th February, 2016, together with an explanatory memorandum making certain amendments in Notification No. 25/2012-Service Tax dated 20th June, 2012.

[Placed in Library, See No. LT 4168/16/16]

(6) A copy of Notification No. G.S.R.155(E) (Hindi and English versions) published in Gazette of India dated 8th February, 2016, together with an explanatory memorandum making certain amendments in Notification No. 110/2015-cus.,(N.T.) dated 16th November, 2015 under Section 159 of the Customs Act, 1962, Section 38 of the Central Excise Act, 1944 and section 94 of the Finance Act, 1994.

[Placed in Library, See No. LT 4169/16/16]

(7) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under Section 48 of the Foreign Exchange Management Act, 1999:-

(i) The Foreign Exchange Management (Export of Goods and Services) Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 19(E) in Gazette of India dated 12th January, 2016.

(ii) The Foreign Exchange Management (Acquisition and transfer of immovable property outside India) Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 95(E) in Gazette of India dated 21st January, 2016.

(iii) The Foreign Exchange Management (Foreign Currency Accounts by a person resident in India) Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 96(E) in Gazette of India dated 21st January, 2016.

(iv) The Foreign Exchange Management (Manner of Receipt and Payment) (Amendment) Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 935(E) in Gazette of India dated 7th December, 2015.

(v) The Foreign Exchange Management (Export and Import of Currency) Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 1004(E) in Gazette of India dated 29th December, 2015.

(vi) The Foreign Exchange Management (Realisation, Repatriation and Surrender of Foreign Exchange) Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 1005(E) in Gazette of India dated 29th December, 2015.

(vii) The Foreign Exchange Management (Possession and Retention of Foreign Currency) Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 1006(E) in Gazette of India dated 29th December, 2015.

(viii) The Foreign Exchange Management (Insurance) Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 1007(E) in Gazette of India dated 7th December, 2015.

(ix) G.S.R. 1008(E) published in Gazette of India dated 29th December, 2015 regarding Definition of Currency.

(x) G.S.R. 1009(E) published in Gazette of India dated 29th December, 2015 regarding Post Office (Postal Orders/Money Orders).

[Placed in Library, See No. LT 4170/16/16]

(8) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (7) of Section 9A of the Customs Tariff Act, 1975:-

(i) G.S.R.943(E) published in Gazette of India dated 8th December, 2015, together with an explanatory memorandum seeking to levy provisional anti-dumping duty on imports of 'Methylene Chloride' also known as Dichloromethane', originating in, or exported from the People's Republic of China and Russia for a period not exceeding six months from the date of issuance of notification, pursuant to the preliminary findings in anti-dumping investigations conducted by the Directorate General of Anti-dumping and Allied Duties.

(ii) G.S.R.944(E) published in Gazette of India dated 8th December, 2015, together with an explanatory memorandum seeking to levy definitive anti-dumping duty on imports of 'Gliclazide', originating in, or exported from the People's Republic of China and for a period five years pursuant to the final findings in anti-dumping investigations conducted by the Directorate General of Anti-dumping and Allied Duties.

(iii) G.S.R.952(E) published in Gazette of India dated 10th December, 2015, together with an explanatory memorandum seeking to levy provisional anti-dumping duty on imports of 'Purified Terephthalic Acid' including its variants, originating in, or exported from the

People's Republic of China, Iran, Indonesia, Malaysia and Taiwan for a period not exceeding six months from the date of issuance of notification, pursuant to the preliminary findings in anti-dumping investigations conducted by the Directorate General of Anti-dumping and Allied Duties.

(iv) G.S.R.955(E) published in Gazette of India dated 11th December, 2015, together with an explanatory memorandum seeking to impose definitive anti-dumping duty on imports of 'Cold Rolled Flat Products of Stainless Steel', originating in, or exported from the People's Republic of China, Korea, European Union, South Africa, Taiwan, Thailand and United States of America for a period five years based on recommendations of sunset review investigations conducted by the Directorate General of Anti-dumping and Allied Duties.

(v) G.S.R.968(E) published in Gazette of India dated 14th December, 2015, together with an explanatory memorandum seeking to levy definitive anti-dumping duty on imports of 'Albendazole', originating in, or exported from the People's Republic of China for a period five years pursuant to the final findings in anti-dumping investigations conducted by the Directorate General of Anti-dumping and Allied Duties.

(vi) G.S.R.88(E) published in Gazette of India dated 19th January, 2016, together with an explanatory memorandum seeking to levy definitive countervailing duty on imports of 'castings for wind-operated electricity generators whether or not machines, in raw finished or sub-assembled form or as a part of a sub-assembly, or as a part of equipment/component meant for wind-operated electricity/generators', originating in, or exported from the People's Republic of China for a period five years based on recommendations

of investigations conducted by the Directorate General of Anti-dumping and Allied Duties.

(vii) G.S.R.121(E) published in Gazette of India dated 28th January, 2016, together with an explanatory memorandum seeking to levy definitive anti-dumping duty on imports of 'Mulberry Raw Silk of 3A grade and below', originating in, or exported from the People's Republic of China for a period five years pursuant to the final findings in anti-dumping investigations conducted by the Directorate General of Anti-dumping and Allied Duties.

(viii) G.S.R.122(E) published in Gazette of India dated 28th January, 2016, together with an explanatory memorandum seeking to levy definitive anti-dumping duty on imports of 'Melamine', originating in, or exported from the People's Republic of China for a period five years pursuant to the final findings in sunset review investigations conducted by the Directorate General of Anti-dumping and Allied Duties.

(ix) G.S.R.123(E) published in Gazette of India dated 28th January, 2016, together with an explanatory memorandum seeking to rescind Notification No. 3/2016-Cus.(ADD), dated 28th January, 2016.

(x) G.S.R.127(E) published in Gazette of India dated 29th January, 2016, together with an explanatory memorandum seeking to modify rate of anti-dumping duty from 'Rs. 10.35 per kilogram to Rs. 5.90 per kilogram' levied on imports of Rubber Chemical PX-13, produced and exported by Kumho Petrochemicals Co. Ltd, South Korea during the period 5.5.2008 to 19.9.2011 (both days inclusive) pursuant to the final findings in anti-dumping investigations conducted by the Directorate General of Anti-dumping and Allied Duties in CESTAT remand case.

[Placed in Library, See No. LT 4171/16/16]

12.03 hours

MESSAGES FROM RAJYA SABHA AND BILLS AS PASSED BY RAJYA SABHA *

SECRETARY GENERAL: Madam Speaker, I have to report the following messages received from the Secretary General of Rajya Sabha:-

(i) "I am directed to inform the Lok Sabha that the Carriage by Air (Amendment) Bill, 2015, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 2nd December, 2015, has been passed by the Rajya Sabha at its sitting held on the 2nd March, 2016, with the following amendments:-

ENACTING FORMULA

1. That at page 1, line 1, ***for*** the word "Sixty-Sixth", the word "Sixty-seventh" be ***substituted***.

CLAUSE 1

2. That at page 1, line 2, ***for*** the figure, "2015", the figure "2016" be ***substituted***.

I am, therefore, to return herewith the said Bill in accordance with the provisions of rule 128 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha with the request that the concurrence of the Lok Sabha to the said amendments be communicated to this House."

(ii) "I am directed to inform the Lok Sabha that the High Court and the Supreme Court Judges (Salaries and Conditions of Service) Amendment Bill, 2015 which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 7th December, 2015, has been passed by the Rajya Sabha at its sitting held on the 2nd March, 2016, with the following amendments:-

* Laid on the Table.

ENACTING FORMULA

1. That age page 1, line 1, ***for*** the word "Sixty-sixth", the word "Sixty-seventh" be ***substituted***.

CLAUSE 1

2. That at page 1, line 5, ***for*** the figure, "2015", the figure "2016" be ***substituted***.

I am, therefore, to return herewith the said Bill in accordance with the provisions of rule 128 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha with the request that the concurrence of the Lok Sabha to the said amendments be communicated to this House."

2. Sir, I also lay on the Table the Carriage by Air (Amendment) Bill, 2016 and the High Court and the Supreme Court Judges (Salaries and Conditions of Service) Amendment Bill, 2016 as returned by Rajya Sabha with amendments on the 3rd March, 2016.

12.04 hours

STANDING COMMITTEE ON HEALTH AND FAMILY WELFARE
92nd Report

DR. MANOJ RAJORIA (KARAULI-DHOLPUR): Madam, I beg to lay on the Table the 92nd Report (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Health and Family Welfare on the Functioning of Medical Council of India (MCI).

HON. SPEAKER: Statement by Minister, Shri Arun Jaitley *ji*.

… (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : इसमें डिसकशन नहीं होता है। Let him make a statement.

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ऐसा होता है। वह उसी दिन होना था। बाद में आप चर्चा कर सकते हैं। आप बजट में इस पर चर्चा करें। बजट में भी इस पर चर्चा होनी है।

...(व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : नोटिस दिया है तो बोलने दीजिए। ...(व्यवधान)

12.06 hours

STATEMENT BY MINISTER*
Issue of tax proposals for EPF/Superannuation Fund

THE MINISTER OF FINANCE, MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS AND MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI ARUN JAITLEY): Madam Speaker, I rise to make a statement on 'the issue of tax proposals for EPF/Superannuation Fund'. … (*Interruptions*)

Some changes are proposed in the Finance Bill for the tax treatment of Recognised Provident Fund and NPS. … (*Interruptions*)

The purpose of proposed reform in tax regime is to encourage more number of private sector employees to go for pension security after retirement instead of withdrawing the entire money from the Provident Fund Account. … (*Interruptions*) Towards this objective, the Government has announced that 40 per cent of the total corpus withdrawn at the time of retirement will be tax exempt both under recognised Provident Fund and the National Pension Scheme. It is expected that the employees of private companies will place the remaining 60 per cent of the Corpus in Annuity, out of which they can get regular pension. When this 60 per cent of the remaining Corpus is invested in Annuity, no tax is chargeable. … (*Interruptions*) This means that the entire Corpus will be tax free, if invested in annuity. Only the periodic return on Annuity will be taxable.

The Government in this Budget has also made another change which says that when a person investing in Annuity dies and when the original Corpus goes in the hands of his heirs, then again there will be no tax. The idea behind this mechanism is to encourage people to invest in pension products rather than withdraw and consume the entire Corpus after retirement.

The main category of people for whom EPF scheme was created are the members of EPFO who are within the statutory wage limit of Rs.15,000 per

* Placed in Library, See No. LT 4172/16/16.

month. Out of around 3.7 crore contributing members of EPFO as on today, around 3.26 crore subscribers are in this category. For this category of people, there is going to be no change in any dispensation.

However, in EPFO there are other contributing members who have accepted EPF voluntarily and they are employees of private or public sector companies. At present, even this category of people can withdraw the whole amount without any tax liability. In the proposed amendment, there will not be any tax liability for such employee at the time of retirement if he contributes 60 per cent in any annuity product so that pension security can be created for him according to his earning capacity. However, if he chooses not to put any amount in annuity product, the exemption will be limited to 40 per cent.

A number of representations have been received from various sections of the society including Members of Parliament suggesting that this change will force people to invest in annuity products even if they are not willing to do so. The main argument is that the employees should have the choice of where to invest. Theoretically, such freedom is desirable but it is important for the Government to achieve policy objectives by the instrumentality of taxation. In the present reform, the policy objective is not to get more revenue but to encourage people to join the Pension Scheme. There are various other suggestions received which can also achieve the same policy objective of encouraging people to join the pension scheme.

In view of the representations received, the Government would like to do a comprehensive review of this proposal and therefore I withdraw the proposal in paragraph 138 and 139 of my Budget Speech. The proposal of 40 per cent exemption given to NPS subscribers at the time of withdrawal remains. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : इस पर चर्चा नहीं होती। मैं बाद में बोलने का मौका दूँगी। ऐसा नहीं होता है। आपको अवसर मिलेगा।

श्री राजीव प्रताप रूडी।

…(व्यवधान)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Madam, I want to ask certain questions; you are not allowing.… (*Interruptions*)

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): The Minister has given notice on 4th itself, Madam, for information. Before the notice, the Minister has given notice on 4th itself; the hon. Speaker read it also.

HON. SPEAKER: I know. I have made it clear कि 4 तारीख को ही स्टेटमैंट होना था, आपने आज किया है। मगर अभी आपको बजट चर्चा में बोलते समय मौका मिलेगा।

श्री राजीव प्रताप रूडी : इतना नाराज़ क्यों हो रहे हैं खड़गे साहब? ...(व्यवधान)

12.10 hours

BUSINESS OF THE HOUSE

माननीय अध्यक्ष : राजीव प्रताप रूडी जी, आप बोलिये।

कौशल विकास और उद्यमशीलता मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजीव प्रताप रूडी): महोदया, आपकी अनुमति से मैं यह सूचित करता हूं कि मंगलवार, 8 मार्च, 2016 से आरम्भ होने वाले सप्ताह के दौरान निम्नलिखित सरकारी कार्य लिया जायेगा:

1. आज की कार्य-सूची से बकाया सराकारी कार्य की किसी मद पर विचार।

2. वर्ष 2016-17 के लिए लेखानुदान मांगों (रेल) और वर्ष 2015-16 के लिए अनुपूरक अनुदान मांगों (रेल) से सम्बन्धित विनियोग विधेयकों का पुरःस्थापन, विचार करना और पारित करना।

3. वर्ष 2016-17 के लिए बजट (सामान्य) पर सामान्य चर्चा।

4. निम्नलिखित पर चर्चा और मतदान:

   (क) वर्ष 2016-17 के लिए लेखानुदान मांगें (सामान्य)

   (ख) वर्ष 2015-16 के लिए अनुपूरक अनुदान मांगें (सामान्य)

5. सम्बन्धित विनियोग विधेयकों का पुरःस्थापन, विचार और पारित करना।

6. अध्यादेश को प्रतिस्थापित करने के लिए शत्रु सम्पत्ति (संशोधन और विधिमान्यकरण) विधेयक, 2016 पर विचार और पारित करना।

7. आधार (वित्तीय और अन्य सहायिकियों, प्रसुविधाओं और सेवाओं का लक्ष्यित परिदान) विधेयक, 2016 पर विचार और पारित करना।

8. संविधान (अनुसूचित जातियां) आदेश (संशोधन) विधेयक, 2016 पर विचार और पारित करना।

DR. UDIT RAJ (NORTH WEST DELHI): Madam Speaker, I intend to raise the following two matters on the submission for the next week. Kindly grant permission and oblige.

1. Fresh guidelines should mandate earmarking of SCP/TSP funds from plan outlays at least 6 months before the commencement of the next financial year and schemes where benefits to SCs/STs are merely notional not be included in the Sub Plans. A specific institution should be set-up at Centre and State levels to allocate SCP/TSP funds to the Ministries/Departments, duly taking into consideration the developmental needs of SCs/STs, so that Ministries/Departments can clearly show the schemes for the development of SCs/STs separately under the separate budget minor heads. The same institution should also be responsible for approvals and issue of sanctions and effective implementation and monitoring of the SCP/TSP. SCP/TSP funds should be deployed with particular focus on education, income generation and access to basic amenities in SC/ST localities in the country. Funds should be non-lapsable and non-divertible. SCP/TSP funds should be channelised only to such schemes where tangible benefits accrue to SC/ST individuals or households or groups or localities. Schemes taken up under the SCP/TSP should be closely monitored and the information should be hosted in the public domain so as to enable anyone to track every scheme. The NCSC and NCST should be strengthened with adequate professional expertise and provided with supporting manpower to undertake independent evaluation of SCP schemes of the Central Ministries and to give feedback to these Ministries. The NCSC can also recommend schemes which have the potential to best address the development needs of SCs to the concerned Central Ministries for inclusion in their Annual SCP Plans. The Nodal Department may also be empowered to clear the schemes proposed by the departments under the SCP only if the schemes fulfill the criteria of securing direct benefits to SC individuals,

households or localities.

2. It has been observed that after retirement, employees continue to lead trade unions and/or associations of working employees. Complaints are being received from aggrieved employees in Ministry of Defense and Railways in particular. The Government must immediately take steps to rectify this practice.

Thanking you.

माननीय अध्यक्ष : श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल।

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज) : अध्यक्ष महोदया, मैं सत्र के अगले सप्ताह में निम्नलिखित विषय संसद के संज्ञान में लाना चाहता हूं:

1. आज बिहार के सभी राष्ट्रीय राजमार्गों की, विशेष तौर पर राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 85 एवं 101 की स्थिति अत्यन्त जर्जर हो गई है, जिसके कारण आए दिन दुर्घटनाओं में जान-माल की काफी क्षति हो रही है तथा प्रदेश सरकार इस विषय पर आंख बन्द करके बैठी हुई है। यहां तक कि केन्द्र सरकार द्वारा जारी अनुदान को प्रदेश की सरकार अक्षमता के कारण खर्च नहीं कर पा रही है।

अतः सरकार से मेरा आग्रह है कि इस सन्दर्भ में एक केन्द्रीय जांच टीम के द्वारा निरीक्षण करा करके प्रदेश के सभी राष्ट्रीय राजमार्ग, विशेष तौर पर 101 तथा 85 को सुधारा जाये, जिससे कि यातायात सुगम हो सके।

2. आज माननीय प्रधानमंत्री जी के द्वारा सौर ऊर्जा पर खासा ध्यान दिया जा रहा है। सरकार से मेरा आग्रह है कि बिहार प्रदेश में बिजली के खस्ताहाल को देखते हुए बिहार में सौर ऊर्जा का प्लांट हर पंचायत स्तर पर लगाया जाए। विशेष तौर पर सिवान एवं सारण जिले के महाराजगंज क्षेत्र में स्थापित किया जाये, जिससे कि प्रदेश की जनता को बिजली की समस्या से मुक्ति मिल सके। धन्यवाद।

12.15 hours

ENEMY PROPERTY (AMENDMENT AND VALIDATION) BILL, 2016*

HON. SPEAKER: Item No. 17 – Shri Kiren Rijiju

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI KIREN RIJIJU): Madam, on behalf of my senior colleague, Shri Rajnath Singh, I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Enemy Property Act, 1968 and the Public Premises (Eviction of Unauthorised Occupants) Act, 1971

HON. SPEAKER: The question is:

> "That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Enemy Property Act,1968 and the Public Premises (Eviction of Unauthorised Occupants) Act, 1971."

The motion was adopted.

SHRI KIREN RIJIJU: I introduce the Bill.

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section-2 dated 8.3.2016.

12.16 hours

STATEMENT RE: ORDINANCE*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI KIREN RIJIJU): Madam, I beg to lay on the Table a copy of the Statement (Hindi and English versions) showing reasons for immediate legislation by promulgation of the Enemy Property (Amendment and Validation) Ordinance, 1016 (No. 1 of 2016).

---

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 4173/16/16.

12.16 ½ hours

REFERENCE BY THE SPEAKER
International Women's Day

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, आप सभी को मालूम ही है कि आठ मार्च पूरे विश्व में अन्तरराष्ट्रीय महिला दिवस के रूप में मनाया जाता है। आज अन्तरराष्ट्रीय महिला दिवस पर मैं आप सभी को, केवल महिलाओं को ही नहीं, आप सभी को अपनी तथा सभा की ओर से शुभकामनाएं देती हूं।

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : मैडम, आपको भी शुभकामनाएं।

माननीय अध्यक्ष : जी, धन्यवाद।

आप जानते हैं कि '**महिला जन प्रतिनिधिः सशक्त भारत की निर्माता**' - इस विषय पर यह अन्तरराष्ट्रीय महिला दिवस के उपलक्ष्य में ही सोचा गया था और इस विषय पर पहली बार एक राष्ट्रीय महिला जन प्रतिनिधि सम्मेलन पांच और छः मार्च को नयी दिल्ली में आयोजित किया गया था। इस दो दिन के सम्मेलन में सभी राज्य एवं संघशासित क्षेत्रों की महिला जन प्रतिनिधियों के साथ लोक सभा तथा राज्य सभा की महिला सांसदों ने भी भाग लिया। महिला जन प्रतिनिधि सशक्त भारत के निर्माण में किस तरीके से सम्मिलित हो सकती है, किस तरीके से विचार कर सकती है, यह पूरा विचार इस सम्मेलन में हुआ। इसी के साथ-साथ राष्ट्र के सामाजिक-आर्थिक विकास में महिला जन प्रतिनिधियों का योगदान, उसके क्या आयाम हों, राष्ट्र में सुशासन एवं सम्यक विधेयन में उनकी कैसी भूमिका हो, इस पर भी विचार हुआ।

सम्मेलन में यह भी निष्कर्ष रहा कि शिक्षा, स्वास्थ्य, सुरक्षित पेयजल, आधारभूत सफाई सुविधाओं तक समान पहुंच को सुविधाजनक बनाना, सामाजिक और वित्तीय समावेशन को बढ़ावा देने और कार्यबल में महिलाओं की ज्यादा से ज्यादा गुणात्मक भागीदारी का संवर्धन करना आवश्यक है।

सम्मेलन में सर्वसम्मति से यह भी निर्णय लिया गया कि सुलभ, समावेशी और उच्च गुणवत्ता वाली शिक्षा समान रूप से उपलब्ध कराने के लिए सस्ती, सुलभ और समतापूर्ण सार्वजनिक स्वास्थ्य परिचर्या - इस व्यवस्था को सुदृढ़ बनाने, समावेशी तथा नागरिक केन्द्रित शासन एवं सच्चे अर्थों में शक्ति सम्पन्न तथा सशक्त राष्ट्र का निर्माण करने की दिशा में सभी कार्य करेंगे। सम्मेलन में यह भी निर्णय हुआ कि सतत विकास लक्ष्य (सस्टेनेबल डेवलपमेंट गोल्स) के कार्यान्वयन, निगरानी और विनिर्दिष्ट लक्ष्यों को प्राप्त करने में स्वतः स्फूर्त ढंग से कार्य करते रहेंगे तथा पारदर्शी, उत्तरदायी तथा समावेशी शासन के लिए काम करेंगे और सशक्त भारत के निर्माण के लिए कर्य करेंगे। सम्मेलन में जो सभी महिलाए आईं थीं, उन्होंने एक प्रकार से यह रिजॉल्यूशन उस दिन पास किया था। इन में महिला समानता, इसकी प्राप्ति, गुणवत्तापूर्ण

शिक्षा, स्वास्थ्य सुविधाएं, मैं तो चाहती हूं कि इनका सब को समान रूप से इस अवसर को प्रदान भी करना चाहिए और सम्मान भी करना चाहिए। निर्णय लेने की प्रक्रिया, राष्ट्र निर्माण और जीवन के हर क्षेत्र में विकास कार्यों में महिलाओं की ज्यादा से ज्यादा गुणात्मक भागीदारी सुनिश्चित करने के लिए हमें प्रयास भी करना चाहिए और इस सबको करने के लिए इसमें आने वाली बाधाओं को दूर करने के प्रति हम सभी को प्रतिबद्ध होना है।

आज अन्तरराष्ट्रीय महिला दिवस के उपलक्ष्य में हम सभी लोग, क्योंकि अगर स्त्री शिक्षित होती है, स्त्री सामाजिक बातें समझती है, राष्ट्र निर्माण में आगे होती है, तो कहीं-न-कहीं हम जैसे बोलते हैं पूरा परिवार, पूरा राष्ट्र सम्पन्न होगा और इस दृष्टि से हम सभी लोग इसमें सहभागी होंगे, सभी लोग इसमें सहमति जताएंगे, यह मैं मानती हूं।

आप सभी को फिर शुभकामनाएं।

आज मैं कोशिश करती हूं, अगर ज्यादा से ज्यादा महिलाएं इस विषय में अपने विचार रखेंगी तो ज्यादा अच्छा रहेगा।

हेमामालिनी जी आप बोलना चाहती हैं। Do you want to speak on this topic?

SHRIMATI HEMAMALINI (MATHURA): Yes Madam. … (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Sonia Ji will please speak first.

SHRIMATI SONIA GANDHI (RAIBAREILLY): Madam Speaker, thank you for allowing me to speak on this important day – International Women's Day. I also convey my good wishes to you, my good wishes to all my friends, women Members of Parliament, all the women of India and all the women of the world. Our history is full of examples of women playing central and important roles in all years of life.

Inspired by Mahatma Gandhi, lakhs of women broke with tradition and joined the freedom movement. Way back in August, 1928, when women in many countries were fighting for the right to vote, the Congress Party pledged itself to that right when India became free. When the Constituent Assembly met to give shape to our Constitution, 15 distinguished women made notable contributions to it. Today, we proudly recall them. I have their names but perhaps I would take too long to mention them.

HON. SPEAKER: Those names can be laid on the Table of the House. We will include them.

… (*Interruptions*)

SHRIMATI SONIA GANDHI: I will mention the names. Those 15 distinguished women were Sarojini Naidu, Rajkumari Amrit Kaur, Vijay Laxmi Pandit, Sucheta Kriplani, Hansa Mehta, Renuka Ray, Durgabai Deshmukh, Begum Aizaz Rasul, Purnima Banerjee, Ammu Swaminathan, Dakshayani Velayudhan, Malathi Chaudhury, Kamla Choudhary, Leela Ray and Annie Mascarene.

Today, we also take pride in the fact that we have had a first and only woman Prime Minister Indira Gandhi. We also take pride in the fact that we have had a first woman President Pratibha Patil Ji and a first woman Speaker of the Lok Sabha, Meira Kumar Ji. Over the past six and a half decades, women have made many striking achievements in different fields, which is quite remarkable, keeping and considering the obstacles they have had faced. However, while we applaud these accomplishments, the fact remains that women continue to be victims of oppression and discrimination.

Madam Speaker, it is, thanks to the vision of Rajiv Gandhi that we have mandatory reservation for women in Panchayats and Nagar Palikas. Today, over 40 per cent of the 40 lakh elected representatives in urban and rural local bodies are women. This I believe is nothing short of a revolution. But recent developments are disturbing. On the one hand we celebrate the 125th Birth Anniversary of Dr. B.R. Ambedkar and on the other, in some States, the right to contest elections at local level has been significantly curtailed on the educational grounds.

So, for no fault of theirs, a very large number of rural women, belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes, are being denied their basic Constitutional right. I believe this compels our urgent legislative attention.

Madam Speaker, today is an occasion to celebrate but it is also an occasion to look inwards at ourselves as women.

The harsh reality is that the building blocks of discrimination against women lie within the very systems that are supposed to nurture and defend them, namely, the family and the community. Ever so often, women end up, and that too for no fault of theirs, as victims of some traditions. Too often, it is the family, it is the community that opts for sex selection that makes distinctions between male and female children when it comes to food, clothes and education, forces girls into early marriage, demands dowry when sons get married, withholds girls' opportunities for employment and independence and denies them their legitimate share of family property. While there is much in our tradition to cherish and to preserve, we must have the courage to confront these social evils and fight against them. We must, as women legislators, join hands with our male colleagues in a concerted campaign to change the mindset that underlines these practices.

Madam Speaker, the philosophy of this Government is said to be one of Maximum Governance, Minimum Government. I do not quite agree with the Minimum Government part but let that be. On this occasion, I do have serious reservation of problems with the way maximum governance itself is perceived.

Maximum governance is more than just accelerating economic growth. Maximum governance involves expanding space for debate, for disagreement and for the expression of different points of view without inviting retaliation or retribution.

Maximum governance involves giving freedom to civil society, to NGOs and activists groups, often led by women, to carry out campaigns on behalf of those whose voices are seldom heard.

Surely, maximum governance does not mean having double standards in relation to women and their rights.

Surely, maximum governance means protecting, preserving and strengthening our social and communal fabric. Surely, maximum governance is anchored in the deepening of our democratic and liberal values.

Madam Speaker, surely, maximum governance also means giving us, women, our legitimate due, namely, the long awaited Women's Reservation Bill, and I believe, we can expect in you, Madam Speaker, a strong ally for this cause. Thank you.

HON. SPEAKER: We appreciate Hema ji's very nice performance on 'Nari Shakti' on the eve of National Conference of Women Legislators on the 5th of March.

SHRIMATI HEMAMALINI : Thank you, Madam. Happy Women's Day, Madam Speaker and all my colleagues. On this happy occasion of International Women's Day, I seek blessings from all the elders and convey my blessings to all young women.

Today I would like to talk about the positive aspect of women in our society. 'यत्र नार्यस्तु पूयजन्ते रमन्ते तत्र देवता' - जहां नारी की इज्जत करते हैं वहां भगवान भी खुश होते हैं। नारी शक्ति को हम दुर्गा के रूप में, महालक्ष्मी के रूप में शक्ति प्राप्त करने के लिए, धन प्राप्ति के लिए पूजते हैं। लेकिन क्या उनके साथ आज भी अच्छा व्यवहार होता है।

Women are natural home makers. If a woman is respectfully empowered, her house becomes a home. एक बेटी को बहु के रूप में हम अपने घर लेकर आते हैं जैसे एक वृक्ष को अपने घर से उखाड़कर दूसरे घर में ले जाते हैं। उस वृक्ष को पानी देना और प्यार से संभालना बहुत जरूरी होता है, नहीं तो वह सूख जाता है और गिर जाता है। इसी तरह एक बेटी जो बहु बनकर आती है, उसके साथ प्यार और मान-सम्मान के साथ रहेंगे तो, she will make a house.

स्त्री से सृष्टि चलती है, वंश की वृद्धि होती है। स्त्री न होती तो सृष्टि नहीं होती। जिस पेड़ पर बैठे हैं उसी को उखाड़ देंगे, उसी के साथ क्राइम करेंगे तो गिरेंगे और आपके साथ बहुत बुरा होगा, यह आप सबको समझना चाहिए। स्त्री को अपनी बेटी की तरह, अपनी बहु की तरह, अपनी मां की तरह इज्जत देंगे तो जीवन सुखी रहेगा। अगर आप एक सुंदर सा घर बसाना चाहते हैं तो शक्ति को इज्जत देनी चाहिए, नारी की इज्जत करनी चाहिए। कहते हैं कि मानव जन्म ही बहुत अपूर्व है। ऊपर से एक नारी का जन्म लेना बहुत ही सौभाग्य की बात है। हम सब महिलाओं को बहुत अभिमान, गर्व होना चाहिए कि हम नारी हैं। हम ही अगली पीढ़ी को देश के लिए जन्म देते हैं and those children become the wonderful future citizens of the nation.

महिलाएं अपने साथ अच्छे संस्कार लेकर आती हैं। संस्कार स्त्रियां ही दे सकती हैं। Society that nurtures women automatically becomes a cultured society. If a woman is respected in society and nation, she makes a wonderful society and nation. If the world respects a woman, world becomes peaceful and filled with harmony.

हम देख सकते हैं कि दुनिया में बहुत सारी महिलाएं बहुत बड़े-बड़े पदों पर बैठी हैं और कामयाबी भी हासिल कर रही हैं। हमारे देश में भी बहुत सारी महिलाएं पुरुष के साथ कंधे से कंधा मिलाकर आगे बढ़ रही हैं। ऐसी महिलाओं को प्रोत्साहित करना बहुत जरूरी है ताकि वे भी देश के लिए अपना योगदान दे सकें।

Now, I come to gender equality. Every human being is complete and healthy, if both male and female are balanced. The Chinese also believe in power of Yin and Yan. When we pray we always invoke the mother and father of the Universe. Without women the Universe remains incomplete.

In *Sanatan Dharam* also we worship *Laxmi-Narayan, Shiv-Parvati* and also the Creator, *Bhrma.* He needs the support of *Saraswati.* Without Her, He cannot do any creation.

Today's women are career oriented women, who are creating history by breaking the proverbial glass ceilings all over the world. जहां महिला घर से बाहर जाकर कमाकर लाती है, वही महिला अपने घर को भी बहुत अच्छी तरह संभालती है। Women are natural multi-faceted and multi-taskers. This is called work-life balance. In Mumbai, I have personally seen in the outskirts of Mumbai the women living. They take care of their children. They take care of their husbands. They pack lunch and send them to office. Then, they also take care of their *saas-sasur*. Thereafter, they undertake a two-hour journey to go to the city and work in an office. They come back in the evening and start taking up all the responsibility of the house. She will be the last person to go to sleep. So, I really admire all these women, how much they work. We really get inspired from them.

Women are naturally powerful. इसीलिए उन्हें शक्ति स्वरूपा कहते हैं, जो शक्ति की उपासना करते हैं उनमें और भी शक्ति बढ़ती है। Every girl should be allowed to dream big

like every boy so that she can become an achiever in her own right. We should create a balance between male and female, give equal opportunities instead of suppressing women. जहां नारी की इज्जत होती है, वहां दिव्य शक्तियां बढ़ती हैं, जहां नारी का तिरस्कार होगा वहां असुर शक्तियों का बोलबाला होगा, जहां नारी को इज्जत देंगे वहां संपन्नता, सफलता, शांति, प्रेम का वातावरण होगा। नारी को नकारेंगे, दुत्कारेंगे, वहां दरिद्रता, आक्रोश, प्राकृतिक आपदा अपने आप आ जाती है। I would like to conclude with a quote from my dance ballet by Ravindra Jainji: मैं नारी हूं, सृटि का अनुपम रूप हूं, मैं परंपरा की जननी भी हूं तथा उनका निर्वाहन करने वाली भी हूं, संसार मुझ पर मोहित हैं तो इतिहास गर्वित, मुझमें जीवित हैं वह सब नारियां जो अपने आदर्श चरित्र यहां स्थापित करके गई हैं, मैं अतीत भी हूं, वर्तमान भी हूं और आने वाला कल का उत्तरदायित्व भी मुझी पर है, मैं नारी हूं।

माननीय अध्यक्ष : श्री चन्द्र प्रकाश जोशी और श्री सी.आर.चौधरी को श्रीमती हेमामालिनी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

मेरा आप सबसे निवेदन है कि थोड़े कम समय में बोलें तो ज्यादा से ज्यादा महिलाएं और कुछ पुरुष प्रतिनिधियों को भी सम्मिलित कर सकते हैं क्योंकि दोनों से परिवार बनता है। So, you please try to finish in only two to three minutes.

श्रीमती आर. वनरोजा

*SHRIMATI R. VANAROJA Hon. Madam Speaker. I thank you for allowing me to speak about women, on the occasion of International Women's Day. In this august House, I want to make a mention of the Message delivered by our beloved leader Hon. Chief Minister of Tamil Nadu *Puratchithalaivi* Amma.

Great Poet Mahakavi Desiga Vinayagam Pillai said, "It is a great boon to be born as women". To mark this occasion, every year, 8th March is being celebrated as International Women's Day. The Tamil Nadu Government under the leadership of Hon. Amma has been implementing several welfare schemes aimed at improving the standard of lives of women; to ensure their rights; to mitigate their sorrows; and to ensure the protection of women. Tamil Nadu is a progressive state in every sphere of activity particularly for upliftment of women.

* English translation of the Speech originally delivered in Tamil.

In order to ensure the equality for women, the Government of Tamil Nadu Government under the leadership of Hon. Chief Minister Puratchithalaivi Amma has been implementing several schemes of historic importance. I want to mention some of them. All Women in Tamil Nadu are happy with the successful implementation of several schemes like Cradle Baby Scheme, Chief Minister Girl Children Protection Scheme, All Women Police Stations, Women Commando Force, Kalpana Chawla Awards for women for their courage and daring enterprise, Avvaiyar Award for Women of Excellence, 4 gm gold for the Tirumangalyam along with financial assistance under Marriage Assistance Scheme.

Using the first letter of mother's name as initials; usage of the word *Kudimagal* which is the feminine gender for citizen, Dr. Muthulakshmi Reddy Maternity benefit assistance scheme are some of the welfare schemes which are received very well by all quarters in Tamil Nadu.

A 13 point scheme to protect women against crimes, Women Literacy Scheme aimed at encouraging women's education, Scheme for Continuing Education, Schools and Colleges built in vicinities, Amma Literacy Award for Women Writers are several schemes that are implemented with zeal. Setting up of Self Help Groups (SHGs) for women enabling to uplift their economic status on their own, issuance of Amma Mobile phones to the trainers of these Women Self Help Groups, Industrial Estates specially meant for Women Entrepreneurs, Working Women's Hostels, 6 months maternity leave for women government employees are various other important schemes implemented by the Tamil Nadu Government under the leadership of Hon. Puratchithalaivi Amma.

A scheme to provide mixies, grinders and fans free of cost to homemakers with a view to help them in their kitchen work, providing milching cows and goats free of cost, scheme to provide 10 % subsidy to women members of Women Tailoring Co-operative Union to purchase modern sewing machines and thereby helping to improve their economic status, special schemes for disadvantaged

families with women as heads of families, reduction of age of maturity from 20 to 18 in order to avail maturity amount under Girl Child protection scheme are some other welfare schemes of Tamil Nadu government. A scheme to provide sanitary napkins free of cost in order to protect health of women, setting up of women health complexes, 24 - hour maternity health service, scheme to provide weighing scales to children, infants, young mothers, pregnant and lactating mothers, scheme to provide supplementary diet to infant from 6 months to 3 years, pregnant mothers, lactating mothers and teenage girls, separate rooms for lactating mothers in bus stands to feed their infants, are other programmes that are successfully being implemented in Tamil Nadu.

In the year 1994, as per Act, one-third reservation was provided to women in local bodies. Now the reservation has been increased to 50% for women. These are the some of several schemes which will definitely help in improving the standard of lives of women in Tamil Nadu.

Women are forms of knowledge, energy and compassion. I wish to them all the best to create history and win over the world by overcoming all the hurdles in their lives, with confidence and concerted efforts. I once again express International Women's Day wishes to all of you. I am extremely happy to reiterate the Message of Chief Minister of Tamil Nadu Hon. Puratchithalaivi Amma in this august House on the occasion of International Women Day. Thank you.

श्रीमती शताब्दी राय (बीरभूम) : अध्यक्ष महोदया, आज 8 मार्च को वूमैन्स डे है। मेरे घर में जो काम करती है, वह आज भी वही काम कर रही है, लेकिन आज 8 मार्च है। जो औरत रास्ते में, सिग्नल पर बच्चे लेकर भीख मांगती है, वह भी वही काम कर रही है, लेकिन फिर भी आज 8 मार्च है। जो ससुराल डॉवरी नहीं देने पर अपनी बहू को मेंटेली और फिजिकली टार्चर करती है, वह आज भी वही काम कर रही है, लेकिन फिर भी आज 8 मार्च है। मैंने बहुत सारे लोगों से बात की कि 8 मार्च का मतलब क्या है और क्यों यह स्पेशल है? कोई बोलता है कि वूमैन स्पेशल है, इसलिए आपको रिस्पैक्ट करते हैं। कोई यह कहता है कि वूमैन वीकर है, सोसायटी में नीचे है इसलिए उन्हें सपोर्ट देने के लिए वूमैन्स डे मनाया जाता है। मैं दूसरे कारण पर विश्वास करती हूं। लेकिन जो भी जेंडर डिस्क्रिमिनेशन है, वह तब तक है जब वह सोसायटी में आते हैं। अगर कोई किसी मां से पूछे कि जो बच्चा वह दस महीने दस दिन तक अपनी कोख में रखती है, अब वह चाहे लड़का हो या लड़की, उसमें क्या पेन अलग होता है? क्या उसका अनुभव अलग होता है? उसका स्ट्रैस या टैंशन क्या अलग होता है? क्योंकि जब तक बच्चे की दुनिया, देश और गांव उसकी कोख होती है, तब तक कुछ भी नहीं है। जब बच्चा पैदा होता है तब यह मेल डोमिनेटेड सोसायटी उसको अलग करती है। लेकिन तब तक यह डिफरेन्शिएट चलेगा जब तक हम लोग इकोनॉमिकली इक्वल नहीं होंगे। अब महिला घर में चौबीसो घंटे काम करती रहती है लेकिन उसकी इनकम नहीं है, इसलिए वह कुछ नहीं करती। लेकिन जब हसबैंड आठ घंटे इंजीनियरिंग करके इनकम कमाता है, तो वह सब कुछ है। इसके लिए इनकम ही एक ऐसी चीज है जिसमें आप इक्वल बन सकते हैं और उसके लिए एजुकेशन जरूरी है।

जब तक हम एजुकेशन नहीं देंगे तब तक इनकम भी नहीं होगी और हम इक्वल नहीं हो पाएंगे। अभी जो एड बनती हैं, वूमेन को हमेशा एड में दिखाते हैं, प्रोडक्ट यूज करने में दिखाते हैं। जैसे टीवी, फ्रिज, गाड़ी की एड होती है तो कहते हैं कि यह लीजिए, यह आपके लिए बैस्ट है, इससे पेट्रोल बचेगा, इलैक्ट्रिसिटी बचेगी, लगातार यही बोलते हैं। लेकिन लड़की बचाओ, बेटी बचाओ, इस तरह से प्रोडक्ट बना दिया। अभी भी नारी वही प्रोडक्ट है जिसे फ्रिज, टीवी, गाड़ी के साथ तोला जाता है। अगर कहेंगे कि बस में वूमेन का स्पेशल सीट चाहिए, हमें नहीं चाहिए, हम बस चलाना चाहते हैं। अगर कहेंगे कि लेडीज़ फर्स्ट है, हम कंधे से कंधा मिलाकर चलना चाहते हैं। अगर कहेंगे कि पांच लाख इनकम करने से टैक्स फ्री होगा, नहीं चाहिए, हम पांच करोड़ इनकम करके पूरा टैक्स देना चाहते हैं।

महोदया, अब मैं एक कहानी सुनाना चाहती हूं। एक पांच साल की बच्ची ने डैडी से कहा कि फ्रीडम किसे कहते हैं। डैडी ने कहा कि आप जो चाहे बोल सकें, जो चाहे कर सकें, किसी से आंसरेबल नहीं हों, जो भी बोलेंगे, जो भी कहेंगे अपने मन से करेंगे, यही फ्रीडम है। पांच साल की बच्ची ने कहा कि

डैडी, मुझे भी फ्रीडम मिलनी चाहिए तब डैडी ने कहा कि तुम बच्ची हो, अभी फ्रीडम लेकर क्या करोगे, जब बड़ी हो जाओगी फ्रीडम अपने आप आ जाएगी, बड़े होने से ही फ्रीडम मिलती है, बड़े होने से ही फ्रीडम अपने आप आ जाती है। तब बच्ची ने पूछा- डैडी, मां कब बड़ी होगी? हमारी सोसाइटी में मां बड़ी नहीं होती इसलिए अभी भी हम इक्वेलिटी की बात कहते हैं। मां को बड़ा होना चाहिए, उसे बड़ा होने दीजिए तब इस तरह की डिकसशन की बात ही नहीं होगी।

महोदया, मैं एक बात कहते हुए कन्कलूड करती हूं, मैं पर्सनली यह दिन नहीं मानती क्योंकि मुझे साल भर वूमेन्स डे चाहिए। मैं तब 8 मार्च को वूमेन्स डे सेलीब्रेट करूंगी जब 9 मार्च को पुरुष दिवस होगा क्योंकि हम इक्वेलिटी में बिलीव करते हैं।

SHRIMATI PRATYUSHA RAJESHWARI SINGH (KANDHAMAL): I thank you Madam Speaker, for giving me this opportunity to speak on one of the most crucial topics of Bride Trafficking in India on Women's Day.

As we all know, a major part of women go missing every year. According to Global Voices approximately 90 per cent of the 2,00,000 humans trafficked in India every year are victims of inter-State trafficking and are sold within the country.

Bride trafficking is forced sale, purchase and resale of girls and women in the name of marriage. Girls and women are kidnapped or lured into bride trafficking and sold, raped and/ or married off without their consent only to end up as slaves and bonded labourers at the mercy of the men and their families, who have bought them. The States of Haryana, Punjab and Rajasthan are major destinations of trafficked brides. According to a six year long analysis conducted by Empowered People, girls from West Bengal, Bihar, Odisha, Assam, Jharkhand etc., are trafficked.

Although a trafficked bride is technically married to only one man in the family, the man's brothers or other male relatives see her as a property to be shared. Children born to these mothers are not accepted in the community and are looked down upon by peers. On the legal front, this form of trafficking and slavery is not considered under the Bonded Labour System (Abolition) Act, 1976 nor is marital rape a crime in India.

Bride trafficking is not just a woman rights issue but a human rights issue. Bride trafficking is not a marriage. It is a lethal combination of the darkest form of domestic slavery, bonded labour and sexual slavery. Bride trafficking is the ultimate dehumanization of women.

I hope, we will be able to give justice to these voiceless and helpless victims.

माननीय अध्यक्ष : अगर ये सब दो मिनट बोलेंगी तो मैं आप सबको समय दे दूंगी।

श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली (यवतमाल-वाशिम) : माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे इस महिला दिवस के अवसर पर बोलने का मौका दिया है। मुझसे पूर्व वक्ताओं ने भी यहां पर अपनी अपनी बात रखी है। शताब्दी जी ने बहुत अच्छी बात यहां पर रखी है। मैं दो-तीन प्वाइंट यहां पर रखना चाहूंगी जो हमेशा मेरे मन में रहते हैं। एक तो यह है कि 50 प्रतिशत महिलाएं गांवों और शहरों में आरक्षण की वजह से काम कर रही हैं। लेकिन जब हम देखते हैं कि महिला सरपंच बनकर या जिला परिषद सदस्य बनकर जब वे हमारे पास आती है तो उनके पति या उनके भाई या उनके पिताजी उनके साथ में रहते हैं और वे कहते हैं कि जो भी है, आप हमसे चर्चा करिए।

मुझे यह बात समझ में नहीं आती कि उसे आरक्षण मिलने के बाद भी उसको किसी का सहयोग लेकर काम करना पड़ रहा है। उसे हम काम क्यों नहीं करने देते? अगर उन्हें सरपंच पद मिला है, अगर वे जिला परिषद सदस्य बनी हैं, अगर वे एम.एल.ए. या एम.पी. बनी हैं तो भी ऐसा क्यों होता है कि आज भी उसे कमज़ोर माना जाता है? आज भी उसकी तरफ देखने का जो नज़रिया है, वह बदला नहीं है। यह एक बात है जो हमेशा मेरे दिमाग में रहती है।

दूसरे, गांवों में हमारी महिलाएं पढ़ी-लिखी कम हैं। आज भी उन्हें शिक्षा नहीं मिल पा रही है। शहरों में मिल सकती है और मिल रही है लेकिन गांवों में उन्हें शिक्षा नहीं मिल पा रही है। जब इंजीनियरिंग की पढ़ाई करने वाली लड़कियां हमारे पास आती हैं और कहती हैं कि फलां फलां बैंक से मुझे एजुकेशन लोन लेना है तो उसके लिए मुझे सपोर्ट चाहिए तो हम उसे खुशी-खुशी सपोर्ट करते हैं लेकिन मेरी आपके माध्यम से सरकार से अपील है कि 33 प्रतिशत अगर हम ग्रेजुएशन, पोस्ट-ग्रेजुएशन में महिलाओं को आरक्षण दें तो वे सक्षम बनेंगी। वे पढ़ेंगी और आगे बढ़ेंगी, जैसा हम कहते हैं कि "बेटी बचाओ, बेटी पढ़ाओ।" बेटी के 12वीं तक पढ़ने से कुछ नहीं होगा। उसे हमें पूरा सपोर्ट देना होगा। अगर हमें उन्हें पूरा सपोर्ट देंगे तो वे आगे बढ़ेंगी और वे अपने पैरों पर खड़ी होंगी।

जो बात यहां पर शताब्दी जी ने कही है कि महिलाओं को आर्थिक रूप से सक्षम होना चाहिए। जब तक वे आर्थिक रूप से सक्षम नहीं होंगी, तब तक उन्हें वह मान-सम्मान नहीं मिलेगा क्योंकि वह घर में कमाकर नहीं लाती है, इसलिए उनको मान नहीं मिलता। अगर वे कमाकर लाएंगी तो सब लोग उन्हें सम्मान देना शुरु करेंगे।

जब मैंने देखा कि महाराष्ट्र के शनि मंदिर की बात आई। यहां पर हमारे सांसद आधलराव जी हैं, वे मुझे बोल रहे थे और मैंने कहा कि वह भी एक मुद्दा है। महिलाओं को दर्शन लेने के लिए बाधित किया जाता है कि वे मंदिर में जाती हैं तो मंदिर में नहीं जा सकेंगी, वे वहां दर्शन नहीं कर सकतीं। ऐसा क्यों?

वैसे हम ईक्वैलिटी की बात करते हैं। हम मंदिर में जाकर दर्शन क्यों नहीं कर सकते? यह भी एक बहुत बड़ा मुद्दा है।

वॉट्स-अप में मैंने एक पोस्ट देखी। उसमें यह था कि एक महिला रोटी बना रही है और जो छोटे छोटे ड्रॉअर्स होते हैं जहां पर हम बर्तन रखते हैं, उस पर बच्चे को बिठा देती हैं। मैं देखती हूं कि वह महिला रोटी भी बना रही है और बच्चे को भी संभाल रही है। महिलाएं छोटी-छोटी चीजों को लेकर बहुत अच्छे तरीके से मैनेजमेंट कर सकती हैं तो देश की राजनीति में और महिलाएं बढ़ेंगी, देश के बाकी के कामकाज में महिलाएं आगे बढ़ेंगी तो देश और सक्षम होगा और अधिक तेजी से प्रगति करेगा।

यहां पर मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगी कि महिला आरक्षण पर बहुत बार सोनिया जी भी बोली हैं, जब से मैं यहां पर आई हूं, यह विषय बहुत सालों से चल रहा है और आपके आशीर्वाद से मैं यहां पर बोल भी रही हूं। हम यहां पर बहुत सालों से देखते हैं कि आरक्षण का इश्यू है। लेकिन उस पर कुछ होता नहीं है।

हमारे बालासाहेब ठाकरे जी ने कहा था कि महिलाओं का आरक्षण पार्टी बेसिस पर होना चाहिए, पार्टी तय करे कि कौन सी महिला संसद में आएगी, कौन सी महिला एम.एल.ए. बनेगी, कौन सी महिला कहां जाएगी। पार्टी तय करेगी कि महिला हमारी किस तरीके से काम करेगी। इसलिए मैं समझती हूं कि यह जो इश्यू है, जैसा शताब्दी जी ने कहा, शताब्दी जी ने बहुत सुंदर कहा और इसीलिए मैं बार-बार उनको कोट कर रही हूं। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपकी सहेली हैं।

श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली: मेरी बहुत अच्छी सहेली हैं। मैं यह भी कहना चाहूंगी कि जो भी निर्णय महिलाओं के लिए लेने हैं, मुझे लगता है कि सरकार को थोड़ा आगे बढ़कर लेना जरूरी है। डॉमैस्टिक वॉयलेंस बिल को हमने वर्ष 2005 में मंजूरी दी थी लेकिन आज क्या है? गांवों में हम क्या देखते हैं? महिलाओं को कोई सपोर्ट नहीं मिलता है और महिलाओं को कानून का भी पता नहीं है। कोशिश कर हल निकलेगा आज नहीं तो कल निकलेगा, अर्जुन सा निशाना साध जमीन से भी पानी निकलेगा, जिंदा रख दिल की उम्मीदों को समुद्र से भी गंगाजल निकलेगा। कोशिश जारी रख कुछ कर गुजरने की जो है आज थमा-थमा सा कल वह चल निकलेगा'। इसके साथ-साथ मैं सभी को महिला दिवस की शुभकामनाएं देते हुए अपनी बात समाप्त करती हूं। धन्यवाद।

SHRIMATI KAVITHA KALVAKUNTLA (NIZAMABAD): Thank you so much and once again a very-very Happy Women's Day to all of you.

Madam, in the beginning I would like to thank you profoundly for taking an initiative that nobody else till date has taken. You have given us a huge platform while initiating the National Conference of Women Legislators for two days. You created a platform and the hon. President, hon. Vice President and the hon. Prime Minister Ji had attended the Conference for two days, not one day, and they have increased the gravity and dignity of this whole programme.

Madam, I have seen that the MLAs who have attended this Conference have been very spirited. They have a renewed vigour. When they go back to their constituencies they can carry the spirit forward and can encourage many more women who are actually working at the grass root levels; it could be ZPTCs, MPTCs or MPPs. Most of them have promised, Madam - whatever you have initiated today here - that they want to go back and do the same thing in their constituencies. I am sure this has connected thousands and lakhs of women across the nation and I thoroughly congratulate you for taking this wonderful initiative.

Madam, I would very proudly like to say कि ऐसा पहली बार लोक सभा में हुआ है कि आपने ऐसी एक कांफ्रेस शुरू की है। यह भी इसलिए हुआ है क्योंकि एक महिला स्पीकर पद पर बैठी हैं। जब एक महिला स्पीकर पद पर बैठती है, जब एक महिला निर्णय लेने की पोजिशन पर बैठती है तो ऐसे अच्छे निर्णय महिलाओं के पक्ष में होते हैं। आज हम जितने भी राजनीतिक दल यहां हैं, हम सभी को तय करना है कि महिलाओं को कैसे उच्च स्तर पर पहुंचाना है ताकि देश भर की महिलाओं को फायदा मिल सके।

महोदया, हमारे देश में आज से नहीं बल्कि वर्ष 1930 से जब से नमक सत्याग्रह आंदोलन की बात थी, गांधी जी ने 70 सदस्यों की टीम बनाई थी and in his initial team he did not include one woman member. बहुत-सी महिलाएं जो पहले से ही स्वतंत्रता संग्राम में हिस्सा ले रही थीं, उन्होंने प्रोटेस्ट किया कि हम भी आपके साथ चलेंगी और क्यों आप हमें अपने साथ नहीं लेकर जाते हो। सरोजिनी नायडु जी ने आवाज उठाई थी और वे गांधी जी के साथ कंधे से कंधा मिलाकर चलीं। स्वतंत्रता संग्राम में हजारों महिलाओं ने हिस्सा लिया था। महिलाओं ने सभी आंदोलनों में पार्टिसिपेट किया था लेकिन

राजनीतिक आंदोलन में उन्हें पीछे धकेले जाता है। हमारा जो पहला चुनाव हुआ था, उसमें सिर्फ पांच परसेंट महिलाएं सांसद थीं। लेकिन आज यह संख्या बढ़ते-बढ़ते 12 परसेंट हो गई है। मैं इसलिए यह कहना चाहती हूं कि जब आपकी जैसी महिला पावरफुल पोजिशन पर होती है, जब मैडम सोनिया गांधी जैसी महिला पावरफुल पोजिशन में होती है तो हम लोगों को हैल्प कर सकती है। She had helped us in the formation of Telangana. क्योंकि वे महिला हैं। हमें लगता है कि उन्होंने हमारा दर्द समझा है और हमारी मदद की है।

मैं एक बात और कहना चाहती हूं जो कि राजनीतिक दृष्टि से नहीं है, आरक्षण की दृष्टि से नहीं है कि महिलाएं बहुत मुश्किल में हैं। मुझे लगता है कि गरीबी के ऊपर, निरक्षरता से ऊपर अगर हम चुनकर आए हैं अगर हम सही में फोकस करें तो हमारे देश की महिलाएं ऊपर उठ सकती हैं। मुझे इतना ही कहना है कि हमने अपने बेटों को पढ़ाया है और पुरुषों की साक्षरता दर 84 परसेंट से ऊपर है। मुझे लगता है कि इससे देश की हालत में कुछ बदलाव नहीं आया है। अब हम बेटियों को पढ़ाना शुरू करते हैं और मुझे विश्वास है कि इससे देश में जरूर बदलाव आएगा। महिलाओं के साथ बर्ताव की बात मैं बताना चाहती हूं क्योंकि मैंने बहुत-सी महिलाओं से बात की है। वे कहती हैं कि शादी के बाद ऐसा लगता है कि एक पिंजरे से वे दूसरे पिंजरे में आ गई हैं। पहले माँ-बाप और भाई का हक रहता है और शादी के बाद सास-ससुर और पति का हक रहता है। महिलाओं की जिंदगी में कोई बदलाव नहीं दिखाई देता है। उच्च स्तर की महिलाओं के साथ भी ऐसा ही होता है फर्क इतना होता है कि ग्लास सीलिंग होती है, जो दिखाई नहीं देती है लेकिन वे पिंजरे में ही होती हैं। जो बाउंडरीज दिखाई नहीं देती हैं, इन्हें तोड़ने में हमारी जैसी सशक्त महिलाओं को ज्यादा से ज्यादा ध्यान देना चाहिए।

मैं अंत में इतना हीं कहना चाहती हूं कि - निगाहों में मंजिल थी गिरे और गिर कर संभलते रहे, हवाओं ने बहुत कोशिश की मगर चिराग आंधियों में भी जलाते रहे। आप जैसी महिलाएं अगर हमें एनक्रेज करेंगी तो पक्का हम ऐसे चिराग जलाते रहेंगे और देश को रोशन करते रहेंगे।

13.00 hours

*SHRIMATI P.K.SREEMATHI TEACHER (KANNUR): We are thankful to you, Madam Speaker for giving us an opportunity to our women members to speak in the Lok Sabha today. Speaker Madam and our respected Prime Minister I am sure had taken this initiative on behalf of the Government. Personally, I am happy, because even those members who did not get an opportunity even to raise a single question, has got an opportunity to speak. One of the main yardsticks to measure the development of our country is to assess the status of our women. If you talk in general about the status of women, they are socially, educationally, economically and politically backward.

We have several women stalwarts about whom we can be proud. We remember with pride, the name of Jhansi ki Rani. She had fought against the British rule and Subhas Bose's INA had a women's regiment. Captain Lakshmi was the chief of that women regiment. In Kerala, we had Unni Archa, a women who took up arms and fought and defeated her enemies, even as her husband could not face them.

We have heard about several brave women. Respected Sonia ji, remembered thousands of women who stood alongwith the men and fought against British imperialism. But after sixty eight years, when we analyze the status of women in society, it is not a matter of pride, but one of shame. Look at this Lok Sabha itself. Even after sixty eight years, we have only 12% representation for women. Certainly I can see, a better representation of women in the treasury benches, and it seems the BJP Government has shown a positive attitude to women. But 66 members, or twelve percentages, is it sufficient? African and Latin American countries have higher representation of women in their legislative bodies. So a low representation of women in governing and legislative bodies,……

HON. SPEAKER : Yes.

---

* English translation of the Speech originally delivered in Malayalam.

SHRIMATI P.K.SREEMATHI TEACHER: Kindly give me some more time madam….. so, low representation of women does not reflect the progress of a nation. Madam, Afghanistan has twenty eight percentage of women representation. That Afghanistan, which has strong Taliban presence, has 28 percentage of women representation. In Kerala, we have only five percentage of representation women in our state legislative assembly. This is not a matter, that can make us proud. Madam, why is if that we cannot pass the Women's Representation Bill in the Lok Sabha? That bill was passed in the Rajya Sabha, six years ago. Why are we delaying that bill in the Lok Sabha? I am sure, that while the Hon. Speaker Madam is on this chair, during the tenure of this very Government; the Women's Representation Bill, which has already been passed in the Rajya Sabha can also be passed in this House as well. We can thus ensure that women get 33.3 percentage seats in this House.

Madam, another point. The BJP who was then the opposition party, what was their stand? They said, we will support Women's Representation Bill, but we need mutual consent. Madam I am telling, put the Women's Representation Bill for vote. We can see who are with the women, and who are opposing us. We can distinguish our friends and foes then.

Madam, I don't think just to allow women members to speak is not enough. So, my view is that, socially economically women are still lagging behind. So women should get an opportunity in governance. If given an opportunity women can fare so well. This has been amply proved by respected Kiran Kher, Meenakshi Lekhi, they speak so well. But they should be given opportunities. Why are they not given? By legislation we should ensure that women get adequate representation and opportunities. So to improve the present circumstances we should pass the Women's Representation Bill. We want to know, whether this time with the initiative of the present Government, Women's Representation Bill can be introduced for passing and adoption? Can we have an assurance on the part of the Government that the bill will be introduced for passing during this term? So

on this day, the International Women Day, the Parliamentary Affairs Minister should give us an assurance to this effect. If the Minister can give us such an assurance, I can agree that this opportunity given to us to speak, has indeed been purposeful. I thank, Madam Speaker for kindly allowing me time to speak at length.

Thank you.

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Madam Speaker, thank you very much. I may sound a bit cynical but 364 days is not Women's Day and one day in a year we are celebrating Women's Day. You started a new trend of building a resurgent India. That was the topic of our Conference which you led for every women legislator in India. We had two days of very interesting topics that we discussed. When we were planning this Conference I still remember your words of wisdom that we do not want to discuss only women issues, social issues, crime against women, but we want to bring women in the forefront of India. That is going to the real resurgent India. You focused the entire Conference on finance, women's rights and gender equality. I think, what we really want to make, bring in the change, is to making sure that every women gets equal right and the resurgent India has to be about equal rights for men or women. So, what Shatabi said is very true that we do not want one day of Women's Day where we all get an equal opportunity because we all represent men and women here. We even have male voters. So, we owe it to both the genders. I think, the India that we dream of which are about having equal rights for all. That is what even our Constitution says. I am proud to say that I was born in a family and come from a State where we have the biggest reformers. Madam Speaker, you were also born in that State. It makes me really proud to say that all the women issues that first came up in this country were in Maharashtra, be it B.R. Ambedkar, be it Shivaji Maharaj, Sahu Maharaj. This is all the legacies of Mahatma Jyoti Phule and that is the reason why we all are here today. So, these are the proud sons of the soil. I am really happy today that not only women are speaking but some of our male Members are going to speak in favour of us. I think that is what really is the beginning of a new change.

Madam Speaker, I would definitely like to speak about a couple of women which I really think need recognition. We keep talking about gender equality. I would talk about three of my women colleagues who are always in the House are exceptional but they are different. They do not come from any political background but have made a mark for themselves. One out of that, I must say with

high regard, is Ms. Rama Devi. Ms. Rama Devi became a widow at the age of 40. She had five children. Till today she has not got justice for her husband's death. She won the case in the High Court but she is still fighting the case in Supreme Court because the murderers of her husband are still there. I think, we need to celebrate, not all of us women but women like Rama Devi need recognition because this is the brave daughter of India; this is what gender equality. She has not broken down. She has become a Member of Parliament again and again. She has fought for rights, not just for herself but brought up exceptionally well her children. All her five children are professionals and make India proud, not just in India her son-in-law also serves in the Indian Forest Service. So, I think, she needs a round of applause and we are so proud of Shrimati Rama Devi. We get energy from her.

Shrimati Teacher, who is sitting here, again comes from no political background. She is a teacher here. We all take so much inspiration from her. Her father, mother and husband are all teachers today. What she is leading from the front is to make a change and the only way we can make change and give equal rights to every human being is through good care, education and health care.

So, we need leaders like them, whether man or woman, to bring in the change that we are all looking for.

I take this opportunity to congratulate all these people who are strong, energetic and powerful not in the sense of having a Mantralaya but power and will to create a make a difference. This is the difference we want.

SHRIMATI MEENAKASHI LEKHI (NEW DELHI): Firstly, I want to congratulate everyone present in the House and everyone in the country. आज महिला दिवस के उपलक्ष में आप सबको बहुत-बहुत बधाई और शुभकामनाएं। 25 सितम्बर, 2015 को एसजीडी यूनाइटेड नेशंस ने घोषित किये और उसका पांचवा लक्ष्य, वह लिंग समानता यानी जेंडर इक्वेलिटी और वूमन एम्पावरमैन्ट यानी महिला सशक्तिकरण चिह्नित किया गया। ये सब मिलेनियम डैवलपमैन्ट गोल से निकले थे और मिलेनियम डैवलपमैन्ट गोल से निकले हुए इस दस्तावेज को "Future, We Want" का शीर्षक दिया गया। दि फ्यूजर वी वांट इज वैरी एपेरेन्ट। हमें कैसा भविष्य चाहिए, यह सबके भाषणों में आ चुका है। हमें ऐसा भविष्य चाहिए, जहां डिस्क्रिमिनेशन न हो, कोई विशेषाधिकार की मांग इस सदन से नहीं उठी है। बल्कि इस सदन की तरफ से एक आशाओं भरा भविष्य यदि मैं कहूं तो एक बहुत छोटी सी आशा है और वह यह है कि सुरक्षा और समानता का अधिकार महिलाओं को दिया जाए और जब एसडीजी का विषय आता है तो आप चाहें इस देश का इतिहास उठाकर देखें, चाहे वर्तमान देखें या भविष्य देखें तो आप पायेंगे कि भविष्य की प्राप्ति के लिए अगर हम अपने आदर्शों को देख पायें तो हमें पता चलता है कि मातृशक्ति को इस देश की राष्ट्र चेतना का आदर्श प्राप्त हुआ। वह आदर्श चाहे वंदेमातरम् हो या भारतमाता हो, ये दोनों शब्द ऐसे हैं, जिसने इस राष्ट्र की चेतना को जगाया और राष्ट्र की चेतना को जब जगाया तो वहीं पर हमारे उप-राष्ट्रपति जी का भाषण मुझे याद आता है, जिसे मैं आपके समक्ष कोट करना चाहती हूं। उप-राष्ट्रपति जी ने आपके द्वारा आयोजित कांफ्रैस में कुछ शब्द कहे गए थे और उन्हीं शब्दों को मैं दोहराना चाहती हूं।

> "A closer look at the participation of women parliamentarians lends weight to the notion that most, though not all, only cover issues related to women. This also seems to be sustained by data on their membership of Parliamentary Committees though the responsibility for this state of affairs is to be shared by party leaderships who, in the final analysis, do the nominations. A few instances sustain this impression. There are just two women members in three Financial Committees out of their total strength of 74 members. While the Committee on Estimates has two women members from Lok Sabha, there is none in the Committees on Public Accounts and Public Undertakings from both Houses.
> The Departmentally-related Standing Committee on Finance does not have a single woman member, while

the Committee on Railways has only one. The Committee on Home Affairs has got two women Members whereas the Committee on Defence has four. In all, there are seven women Members in these four Committees out of their total strength of 124 members, thus constituting approximately six per cent. The thirty Member Joint Committee on Insolvency and Bankruptcy Code, 2015 has only one woman Member.

Even the Committee on Security in Parliament Complex does not have any woman Member other than the Speaker as its chairperson.

In contrast, however, the Joint Committee on Empowerment of Women has 28 women Members out of the total strength of 30 Members, constituting a whopping 93 per cent."

माननीय अध्यक्ष : आप कहना क्या चाहती हैं, वह कहिये, आप कमेटियों में मैम्बर्स बढ़ाने के लिए बोलिये, इतना समय नहीं है।

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : स्पीकर महोदया, यह आंकड़ा सदन के समक्ष रखना अनिवार्य था और मैं इसलिए यह नहीं कह रही हूं कि All this is coming out of some kind of malice towards women. But I am sure that is just an oversight. On this Women's Day, let us do this correction and let us pass this resolution in this House that this correction needs to be carried out and adequate women representation in all the Standing Committees and Select Committees should be there. If we really want to attain sustainable development, whether it is climate change, education, health, etc., is unachievable if we do not allow women participation in all the Committees across the board.

श्रीमती रंजीत रंजन (सुपौल) : अध्यक्ष महोदया, आज महिला दिवस पर हम सब लोग चर्चा कर रहे हैं। मैं शताब्दी जी और भावना जी की बात से सहमत हूँ एवं पक्ष व विपक्ष की सभी महिलाओं से भी सहमत हूँ क्योंकि हम सब महिलाएं हैं और महिलाओं के दर्द को समझते हैं। मैं एक बात कहना चाहूंगी कि "सो क्यों मंदा आखिए, जित जमे राजान।" यह एक माँ और महिला के बारे में गुरू नानक देव जी ने कहा है। प्रधान मंत्री जी ने छह तारीख के अपने भाषण में कहा कि किसको आप सशक्त बनाने की बात कर रहे हैं? वह ऑलरेडी सशक्त है और बहुत सारे सशक्त लोगों को उन्होंने दिया है। बहुत सारे सशक्त बेटे हमने दिए, हम

लोगों ने महान लीज़ेंड दिए, अब उससे आगे बढ़ने का वक्त है। हम लोग अब यह चाहते हैं कि महिलाएं बोल सकें कि आपने बहुत सारी सशक्त महिलाएं दीं, अब हम चाहते हैं कि पुरूष हमारे पीछे खड़े हो कर हमारी प्रेरणा बनें कि आपने बहुत सशक्त महिलाएं इस संसद में दी हैं।

सारी मीडिया में पांच तारीख से सशक्तिकरण का मामला शुरू हुआ तो सारी मीडिया एक ही बात पूछ रही है कि महिला सशक्तिकरण की बात कर रहे हैं, क्या महिला रिज़र्वेशन बिल पास होगा? मैं पूरी संसद से पूछना चाहती हूँ, हर सदस्य से पूछना चाहती हूँ कि क्या सिर्फ एक रिज़र्वेशन ही महिला को सशक्त करने का सॉल्युशन है? मेरे माँ-बाप ने मुझे ऐसे पाला कि मुझे लड़के और लड़की में फर्क नहीं नज़र आता है। मैं यह जरूर कहना चाहूंगी कि रिज़र्वेशन एक पार्ट हो सकता है, लेकिन जब तक हम पैसे कमाने वाली नहीं बनेंगे, जब तक हम शिक्षा नहीं पाएंगे, जब तक परिवार में हमें यह नहीं सिखाया जाएगा कि यह लड़का है यह लड़की है, तब तक रिज़र्वेशन की बात करनी बेइमानी है। मैं एक बात और कहूंगी, रिज़र्वेशन आना चाहिए, कल मीडिया पूछेगा कि अरे आपकी पार्टी ने तो कहा था कि आना चाहिए। मैं भी कहती हूँ कि आना चाहिए लेकिन हम जैसों के लिए नहीं, बल्कि उन महिलाओं के लिए आना चाहिए जो गांवों में सशक्त है। ऐसा न हो कि ऐसा रिज़र्वेशन आए कि किसी की बेटी आ जाए, किसी की बहन आ जाए, जो यहां पर हैं, वही आ जाएं, लेकिन जिनको हमें सशक्त करना है, वह इस सदन में आ ही न पाएं।

एक दिन एक बात मेरे दिल को छू गई। मेरी बेटी और बेटा एक दिन बैठे हुए थे। मैंने बोला बेटा! पानी ले कर आओ। दो बार बोला, तीन बार बोला दरवाज़ा बंद कर आओ। मेरी बिटिया छठवीं कक्षा में पढ़ती है और बेटा कॉलेज में है। मेरी बिटिया ने पूछा कि ममा! जब भी ऐसी बात होती है तो आप मुझे क्यों बोलते हो? भईया को क्यों नहीं बोलते हो? मुझे हर्ट हुआ। यह नहीं कि मैं नहीं चाहती हूँ कि लड़के और लड़की में फर्क नहीं हो। हमारी परंपरा और संस्कृति ऐसी बना दी गई है कि पुरूष चाहते भी हैं, लेकिन उनकी सोच में यह बिठा दिया गया है कि हम लड़के हैं। उस दिन के बाद जब भी कोई काम होता है तो मैं पहले बेटे को बोलती हूँ। मेरा बेटा बोलता है कि मैं बताऊंगा कि यहां तो लड़कों के साथ डिस्क्रिमिनेशन है। I proud my home. मैंने कहा कि मुझे गर्व होगा कि मेरा बेटा ऐसा बोलेगा कि यहां पर बेटियों की ज्यादा इज्जत होती है।

मैं एक-दो बात और कह कर अपनी बात को खत्म करना चाहूंगी। हम बहुत सारी बातें कर रहे हैं, रिज़र्वेशन की बात कर रहे हैं, यह एक पॉलिटिकल मुद्दा है। हम यहां पर 12 प्रतिशत हैं। यदि हम 12 प्रतिशत महिलाएं यह प्रण कर लें कि अगली बार हम तो चुनाव जीतेंगे ही, एक और महिला को प्रेरित करते हुए सदन में ले कर आएंगे तो हम खुद 24 प्रतिशत हो जाएंगे, हमें भीख मांगने की जरूरत नहीं पड़ेगी। मैं

उन पैरेंट्स को सल्युट करती हूँ जिन्होंने अपने घर में अपने बच्चों को लड़के-लड़की का भेदभाव नहीं सिखाया। मैं अपने पैरेंट्स को सैल्युट करती हूँ।

अंतिम बात मैं कहना चाहती हूँ कि मेरे मन में एक साल से एक चीज़ का संशय था। मैं बाइक चलाती हूँ, साइकल चलाती हूँ, मोटर साइकल चलाती हूँ और मन में था कि मैं हर जगह चलाती हूँ तो पार्लियामेंट क्यों नहीं आ सकती हूँ। पता नहीं मीडिया कैसे बिहेव करेगी, पता नहीं लोग कैसे बिहेव करेंगे? आज मैंने तय किया कि आज इस परंपरा को तोड़ना है। शायद यह मेरा भय है, शायद मैं कंज़रवेटिव हो रही हूँ। जैसे मेरे पैरेंट्स ने मुझे पैदा किया, जैसी सोच दी, शायद मैं उससे अलग हट रही हूँ। मैं एक मैसेज देने के लिए आज बाइक से आई कि तोड़ो उस आज़ादी को कि जो छुप-छुप के करना पड़ता है कि सदन है, हम पॉलिटिशियंस हैं। हम पॉलिटिशियंस हैं तो क्या हम आज़ाद नहीं हैं? क्या हमको खुश रहने का हक नहीं है? जैसे, जिस मर्ज़ी से खुशी मिले, हम वह करने का भी अधिकार रखते हैं और इसको छुपा कर नहीं करना है। पूरे देश को बताओ कि हम किस तरह की महिला हैं, अगर हम गाँव में जाकर साड़ी पहन सकते हैं तो हम कंधे से कंधा मिलाकर आपके साथ मोटर साइकिल भी चला सकते हैं, नौकरी भी कर सकते हैं और आपके साथ जाकर बॉर्डर पर लड़ भी सकते हैं। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

PROF. SUGATA BOSE (JADAVPUR): Thank you, Madam Speaker, for giving me this opportunity. As I listened to my eloquent women colleagues speak today, my mind went back to the `Zero Hour' 20 years ago in 1996 when my mother, Shrimati Krishna Bose got up and demanded the passage of the Women's Reservation Bill. That was 20 years ago. When she saw that there was some resistance to that Bill, she introduced a Private Member's Bill in 2000, offering a very simple amendment to the Representation of People Act which would have required every registered and recognized political party to nominate at least 40 per cent women in each State. I appeal to you Madam Speaker that one way or another, please ensure that women have just representation in Lok Sabha in the future.

Sonia Gandhiji in her beautiful statement has already paid tribute to the women who took part in Gandhian Satyagraha. Madam Teacher has already mentioned about Rani of Jhansi and the women, very often very poor women

working in rubber plantations who fought in the Rani of Jhansi regiment of the Indian National Army.

I would simply want to add a tribute to the women revolutionaries like Pritilata Waddedar of the Chittogong Armoury Raid and Kamaladevi Chattopadyay who went abroad, and there in the United States – she was the first to refuse to give up her seat in a train, long before Rosa Parks did the same thing on a bus. These are the women whom we should remember and take as our inspiration.

I wish to tell my women colleagues that because my name ends in an `a', I often get letters addressed to –Ms. Sugata Bose. I never object to that. Especially on this 8th of March, I want to say that we will stand in solidarity with you, and fight shoulder to shoulder with you to end gender discrimination in our country once and for all. Thank you, Madam Speaker.

SHRIMATI KOTHAPALLI GEETHA (ARAKU): Thank you, Hon. Speaker, Madam, for giving me this opportunity to speak on the Women's Day. At the outset, I would like to congratulate all my colleagues here in Parliament, and I also extend my wishes to all the women of the country.

I would like to say from the bottom of my heart that you are an example and roll model for all of us who are here. Union Minister, Kumari Uma Bharti has stated that you are a person who has built your life on your own terms and you never depended on any background for your political career. Not only that, we see you as a great inspiration because of the recent Women Legislators Conference wherein we all participated. There was a huge applause from all the women legislators who have come from across the country. Women have learnt a lot from this Conference to stand united and extend solidarity.

I would say that reservation is not the only way that women can expose themselves. All of us who are here have come to this Parliament without any reservation, fighting with all the men candidates because there is a woman in

every way, in every part of man's life. If we are able to mould our family in such an effective manner, we can always play a major role in the national politics.

On this day, I would like to make a request that we require more encouragement in the Parliamentary Standing Committees and in law-making agencies so that we can contribute our best efforts for this Parliament and for the nation. We all, hereby, on this Women's Day, again in solidarity stand united to fight for the cause of the nation, and we are all there for the nation building.

श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (मेहसाणा) : महोदया, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। आज मैं अन्तर्राष्ट्रीय महिला दिवस के मौके पर आपको हृदय से शुभकामनाएं देती हूँ। मैं अपनी साथी महिला सांसदों को, पूरे देश भर की महिलाओं को और पूरे विश्व की महिलाओं को भी बहुत-बहुत शुभकामनाएं देती हूँ।

महोदया, खासकर 5-6 मार्च को आपने एक अनूठी और ऐतिहासिक पहल की। राष्ट्रीय महिला जप्रतिनिधि सम्मेलन में आपने जो विषय सबको दिये थे, इनमें सामाजिक, आर्थिक, राजकीय और गुड गवर्नैन्स के परिप्रेक्ष्य में महिलाओं ने बहुत सारे सुझाव भी दिये। मैं चाहती हूँ कि उन सुझावों पर हम सब गौर करें। आज के दिन मैं यह कहना चाहती हूँ सारे सदन को और सारी महिलाओं को अभिनन्दन करना चाहिए कि एयर इंडिया की फ्लाइट सान फ्रांसिस्को से यहाँ दिल्ली में आई 8 मार्च को और क्रू से लेकर तथा पायलट से लेकर ग्राउंड स्टाफ तक सारी महिलाएँ इसमें थीं। इसके लिए हमें उन सब महिलाओं का अभिनन्दन करना चाहिए, शुभकामनाएँ देनी चाहिए। हमसे पूर्व वक्ता हेमा मालिनी जी ने भी कहा था और महिलाओं का ज़िक्र भी किया था। मैं उसी संदर्भ में कहना चाहती हूँ कि -

"दिन की रोशनी ख्वाबों को बनाने में गुज़र गई,
रात की नींद बच्चों को सुलाने में गुज़र गई,
जिस घर में मेरे नाम की तख्ती भी नहीं,
सारी उम्र उस घर को सजाने में गुज़र गई।"

महिलाओं की स्थिति में अभी सुधार हुआ है। मगर मैं कहना चाहती हूँ कि जब हम लिंग अनुपात की बात करते हैं, ईक्वैलिटी की बात करते हैं और पूरे देश में जब हम महिलाओं के अनुपात के बारे में चिन्ता करते हैं, तो मैं धन्यवाद देना चाहूँगी हमारी सरकार को, प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी को, जिन्होंने हरियाणा में "बेटी बचाओ, बेटी पढ़ाओ" का अभियान शुरू किया और सुकन्या समृद्धि योजना की भी शुरूआत वहाँ पर की। मुझे आपको यह कहना है कि गुजरात में शेरों की दहाड़ के बीच भी हमारी महिलाएँ वहाँ रेस्क्यू ऑपरेशन कर रही है, आज महिला वहाँ तक पहुँच गई है। आज महिलाओं ने पूरे आकाश को भी थाम लिया है। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपकी तो दो पंक्तियों ने ही सबका दिल जीत लिया है।

श्रीमती जयश्रीबेन पटेल : मैं दो सुझाव देना चाहती हूँ, जैसे कई सारे सुझाव यहाँ दिए गए हैं। हम 33 प्रतिशत आरक्षण की बात करते हैं मगर खासकर जैन्डर बजट जब हम बनाते हैं तो महिला की भागीदारी भी इसमें होनी चाहिए। हरेक राज्य में जैन्डर बजटिंग अलग होती है। गुजरात में तीसरा बजट मुख्य मंत्री आनन्दीबेन पटेल ने पेश किया है और उसमें महिलाओं के लिए अच्छे से प्रावधान किया गया है। हर राज्य में

यदि ऐसा होगा तो मैं मानती हूँ कि महिलाओं को भी पूरा न्याय मिलेगा। मैं यह कहती हूँ कि केन्द्र सरकार के तमाम मंत्रालयों और विभागों में भी 30 प्रतिशत महिलाओं के आरक्षण का प्रावधान करना चाहिए। मैं कहती हूँ कि हमारे देश के शिक्षा के सभी स्तरों पर जो पाठ्यक्रम हैं, उनकी किताबों में महिलाओं के प्रति सकारात्मक अभिगम वाला पाठ्यक्रम शामिल करना चाहिए और सभी पाठ्यक्रमों की समीक्षा भी करनी चाहिए। हम फील्ड में जाते हैं। जहाँ कुमार-कन्या की मिश्रित पाठशालाएँ है, वहाँ गुजरात में जिस तरह 30 प्रतिशत महिला शिक्षिकाओं की भर्ती वहाँ पर की है, ऐसी प्रक्रिया भी करनी चाहिए। इसके अलावा पाठशालाओं में सैनिटेशन का प्रावधान भी करना चाहिए, ताकि महिला अच्छे से शिक्षा भी ले सके।

आखिर में मैं यह कहना चाहती हूँ कि जैसे आज के महिला दिवस पर हमें प्रतीक्षा करनी पड़ी मगर बोलने का मौका मिला, ऐसे ही सिर्फ 8 मार्च को नहीं, बल्कि हर रोज़ हमें थोड़ा-थोड़ा मौका दिया जाए तो हम भी बोल सकेंगे। आखिर में मैं महिलाओं के लिए कहना चाहूँगी कि -

"खड़ा हिमालय बता रहा है डरो न आंधी पानी में
खड़े रहो तुम अपने पथ पर, आंधी और तूफानों में।"

SHRIMATI M. VASANTHI (TENKASI): Madam Speaker, I would first of all, like to extend my warm greetings on the occasion of International Women's Day, to all the women of our nation.

The development of women implies development of the nation. Our leader, the Chief Minister of Tamil Nadu, hon. *Puratchi Thalaivi Amma* strongly believes in this and has taken every action for the welfare of women through many schemes, right from the birth, such as the *Thottil Kulandthai* Scheme, Girl Child Protection Scheme, Free Sanitary Napkins Scheme for Adolescent Girls, Gold for *Mangalsutra*, Cash Assistance for Graduate Women for their Wedding, establishing the first All Women Police Station in the country, Women Self Help Groups, the *Amma* Maternity Scheme and many more schemes for the welfare of women across the State of Tamil Nadu.

Recently, *Amma* has announced to hike the reservation of seats for women in all local bodies in Tamil Nadu to 50 per cent so as to promote women empowerment.

I would like to request the Union Government to take steps to increase the funds under the MPLADS so that we can help women in the rural areas in a better way. Thank you.

माननीय अध्यक्ष : श्रीमती रमा देवी, केवल एक मिनट में बोलें। आज आपको तो बहुत गर्व है, इसलिए एक मिनट बोलो।

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): माननीय अध्यक्ष महोदया, आपको किस रूप में मैं देखती हूं या सदन देखता है, मैं तो ये दो पंक्तियां कहती हूं। 'या देवी सर्वभूतेषू, मातृरूपेण संस्थितः, नमस्तस्यै-नमस्तस्यै, सनस्तस्यै नमो नमः।' जब शक्ति रूप में आती हैं तो या देवी शक्ति रूपेणः, माने नमस्तस्यै-नमस्तस्यै, नमस्तस्यै नमो नमः। शक्ति और मातृ रूप दोनों में आप यह सदन देखती हैं। आज मैं दो शब्द कहना चाहती हूं कि आज हम लोग जहां मेरा मायका है, वह वैशाली जिला से, जहां विश्व में सर्वप्रथम वहां लोकतंत्र की स्थापना हुई थी, उस धरती से मैं आई हूं। जहां मेरी ससुराल है, वह चम्पारण की धरती है, जहां महात्मा गांधी ने सत्याग्रह किया था और दांडी यात्रा की थी और उनके मन में एक विश्वास था कि महिलाओं को अगर आगे बढ़ाएंगे तो वह विश्वास की देवी है, ईमानदारी से काम करती है, जैसे अपने परिवारों में ईमानदारी से सब को बराबर हिस्सा देती है, उस तरह अगर इस क्षेत्र में आएगी तो उसके साथ किसी तरह की बेईमानी नहीं होगी, किसी तरह का घोटाला-घपला नहीं होगा तो उनमें विश्वास था।

मैं चाहती हूं कि आज के दिन हम लोग 365 दिन उन लोगों का है, उसमें से अगर एक दिन हम लोगों को मिला है तो थोड़ा सा भरपूर मिले, जैसे लिंग परिवर्तन की बात हुई है कि असमानता है। कारण यही है कि जिस महिला के पेट में, गर्भ में बेटी रहती है तो लोग सोचते हैं कि अरे, बेटी है। जैसे ही बेटी पैदा होती है तो माथा नीचे कर लेता है और धौना गिरा लेता है। अगर बेटा होता है तो कहता है कि एक लाठी तैयार हो गई। यह अन्तर आज भी समाज में देखा जाता है। मैं चाहती हूं कि अगर बेटी की भ्रूण हत्या नहीं हो, बेटी पढ़ाओ - बेटी बढ़ाओ की जो हम लोगों को शिक्षा हमारे प्रधानमंत्री दे रहे हैं, हम चाह रहे हैं कि जिस तरह से बेटियों को समकक्ष उसकी आवश्यकता है और उसकी ताकत है तो आफिस से जाते-जाते लोग कहते हैं कि चाय बनाओ, मेरा दोस्त आ गया, नाश्ता दो। ऐसी स्थिति जब घर में पैदा होती है तो फिर औरतों को नीचे देखा जाता है। हम समझते हैं कि बेटियों को जो जन्म देता है, वह सोचता है कि जन्म के बाद इसकी सुरक्षा करना, इसकी पढ़ाई करना, इसकी शादी-ब्याह में जो तिलक दहेज लगता है, उसको भी कैसे हम कर सकते हैं तो हम चाहते हैं।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : बस हो गया, मैं एक मिनट से ज्यादा समय न लें।

आपकी सब बहुत सी अच्छी बातें आई हैं, आप ताकतवर महिला हैं, बैठिये।

DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY): The United Nations has come up with the theme for International Women's Day in 2016: 'Planet 50-50 by 2030: Step It Up for Gender Equality'. There is a need to ensure gender equality. It is not going to be an easy task. We live in a world where inequality prevails. To be very frank, inequality is our psyche. To come out of this mould is not easy. It is arduous. It needs a lot of guts, courage and what not.

Woman has the capacity to excel in whatever she does or whatever she aspires for. Our hon. Speaker, Shrimati Sumitra Mahajan is a good example of how women can achieve with hard work, sincerity and perseverance. Our country has produced many eminent women leaders starting from Indira Gandhi, our former President Pratibha Patil, our former Lok Sabha Speaker Meira Kumar. My party, the Trinamool Congress is headed by a woman, Mamata Banerjee who faced all odds to come to this position and become the Chief Minister of West Bengal. We should take up the cudgels. When we come across any injustice, we should not let it go.

I would like to quote Mr. Ban Ki-moon, the UN Secretary-General's message for International Women's Day 2016:

> "We have shattered so many glass ceilings we created a carpet of shards. Now we are sweeping away the assumptions and bias of the past so women can advance across new frontiers."

Before I conclude, Madam, I would like to convey my regards to you and all the hon. Members of this House of all women in my State, in the country and outside the country. Thank you, Madam.

माननीय अध्यक्ष : श्रीमती रीती पाठक, केवल एक मिनट। आज आपने प्रश्न भी पूछा है।

श्रीमती रीती पाठक (सीधी) : अध्यक्ष महोदया, बहुत धन्यवाद। आज महिला सशक्तीकरण दिवस है। अभी हमारी बहन ने भी कहा कि हम एक दिन क्यों मनायें। पर मैं ऐसा मानती हूं कि जन्म दिन तो एक दिन ही

मनाया जाता है। खैर, 365 दिन पूरे हमारे ही हैं, लेकिन हमें अपने कर्तव्य को निभाने के लिए उन सारे दिनों में एक दिन तो सैलीब्रेट करना पड़ेगा।

अध्यक्ष महोदया, दो लाइनों से मैं अपनी बात शुरू करना चाहूंगी -

व्यष्टि सुन्दर है, समष्टि सुन्दर है
दृश्य सुन्दर है, दृष्टि सुन्दर है,
त्याग की दिव्यमूर्ति तुम नारी,
जिसके होने से सृष्टि सुन्दर है।

आदरणीय अध्यक्ष महोदया, महिला सशक्तीकरण हेतु दो दिनों का महासम्मेलन, जो आपके द्वारा आयोजित किया गया, उसमें प्रधान मंत्री जी ने जो अपना वक्तव्य दिया, उन लाइनों के माध्यम से मैं अपनी बात रखने जा रही हूं। प्रधान मंत्री जी ने कहा - "न जाने कितनी क्षमता है? दोनों हाथें अगर मोबाइल में हों, आपकी उंगलियां लैपटॉप में हों, बच्चों को आप संभाल रही हों, तो भी आप राजनीति के क्षेत्र में अपना सर्वोपरि दिखाती हैं, तो भी आप समाज के क्षेत्र में अपना स्थान बनाती हैं, तो भी आप विश्व में आने वाले हर क्षेत्र में अपना नाम कायम रखती हैं। नारी, तुम शक्तिमान हो और निश्चित रूप से तुम्हें हमारा नमन है।" ऐसे शब्दों से आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने हमें नवाज़ा और हमारा सम्मान किया।

मैं धन्यवाद के साथ आपके माध्यम से बस इतना ही कहना चाहती हूं, चूंकि समय भी बहुत कम है, कि नारी कभी प्रेम की सर्वोच्चता पर राधा कहलाती है, तो कभी मातृभूमि पर प्राणों को न्यौछावर कर झांसी की रानी बन जाती है, तो कभी अंतरिक्ष में जाकर सुनीता विलियम्स और कल्पना चावला हो जाती हैं, तो कभी खेल के मैदान में सायना नेहवाल और सानिया मिर्ज़ा बन जाती है। कभी त्याग और आत्म बलिदान कर पन्ना धाय बनती है, तो कभी राजनीति में दुर्गा समझी जाने वाली इन्दिरा और सुषमा कहलाती हैं। प्रबंधन और शीर्ष उद्यमों में सावित्री जिन्दल बन जाती है, तो कहीं नीरजा बन मातृभूमि का सम्मान बचाती है।

अध्यक्ष महोदया, इन बातों को कहने का आशय मेरा सिर्फ इतना ही है कि यदि नारी को कमज़ोर आंका जाएगा, तो निश्चित रूप से यह देश कमज़ोर ही होगा। इस देश को मज़बूत बनाने के लिए स्वाभाविक है कि आज हम सब उन बातों को लेकर चलें, जिन बातों को सुषमा जी ने कोट किया कि आज मैं देख रही हूं कि देश के सर्वोच्च पदों पर बैठे हुए गणमान्य यदि नारी सशक्तीकरण की बात कर रहे हैं, तो निश्चित रूप से महिलाओं को, हम बहनों को भी सशक्तीकरण हेतु आगे बढ़ना चाहिए।

अध्यक्ष महोदया, मैं आपकी बात को भी कोट करते हुए अपनी बात को समाप्त करना चाहूंगी कि हमें डिमांड नहीं करना, हमें तो बस कमांड करना है।

जय हिन्द, जय भारत।

SHRIMATI ANUPRIYA PATEL (MIRZAPUR): Happy Women's Day, Madam to you, to all my hon. friends here and women across the nation.

Madam, this Parliament from time to time has enacted various laws to protect the dignity of our women but unfortunately women still continue to be oppressed and exploited in different parts of the country. I will say with all conviction today that the only solution to this problem is having more and more women in our State Legislatures as well as in our Parliament. The Women's Reservation Bill must be brought to the consideration of the House, keeping space for women coming from the marginalized section of this society, the SCs, STs and the OBCs. It is because nobody can talk their pains and their miseries better than them. Our Legislatures must be a reflection of women coming from all sections of the society. Madam, women need to understand that no social reformer, no saint, no political leader and no bureaucrat can create change in our life. We have to be an instrument of change and this process must begin with love for our identity as a woman, self-acceptance, self-exploration, understanding in our strength and facing and fighting our own insecurities and fears to grow as an empowered individual.

Madam, I just want to conclude by saying that a woman is like a tea bag, you never know her strength unless you put her in hot water.

श्रीमती पूनम महाजन (उत्तर मध्य मुम्बई) : अध्यक्ष महोदया जी, मैं अपने दो-तीन मुद्दे रखना चाहती हूं। उस मुद्दे की शुरूआत के पहले मैं दो लोगों को ये मुद्दे समर्पित करना चाहती हूं। इसमें से एक, मेरे माता और पिता हैं, जिन्होंने मुझे पैदा किया और मेरे भाई और मेरे में कोई भी दूजा भाव नहीं रखा और हम सबको समानता दी और दूसरी, ऐसी महिला कुशल संगठक हैं।

अध्यक्ष महोदया जी, बहुत सारे राजा हुए, जिन्होंने इस देश को आगे बढ़ाया। लेकिन, एक ऐसी बेटी, जिसने अपने पिता की उम्मीदों को साकार किया, एक ऐसी पत्नी, जो अपने पति के आदर्शों को आगे ले गयी, एक ऐसी कुशल संगठिता, जो वीरता और ममता का ऐसा अद्भुत सम्मिश्रण है, historian compares her to the Queen Elizabeth-I of England and Queen Catherine-II of

Russia, one such ruler was Holkar, Queen of Malwa kingdom, Lok Mata Punyashlok Ahilya Bai Holkar.

महोदया, वर्ष 1928 तक का इतिहास तो यहां पर बताया गया, लेकिन जो एक कुशल संगठिता थीं, जो एक रानी थीं, उनके इतिहास को भी हम एक बार नमन करके आगे बढ़ना चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदया, मैं आपको धन्यवाद देना चाहती हूं कि आपने हमें पांच और छः तारीख को एक अच्छा प्लेटफॉर्म दिया, जहां वीमेन लेजिस्लेटर्स कॉन्क्लेव में हमने अच्छा काम किया, हमने अपने विचार रखे। सशक्त भारत के रूप से हम कैसे सशक्त महिला उसे आगे बढ़ा सकती हैं, उस रूप से हमने कार्य किया। प्रधान मंत्री जी ने वहां पर एक बहुत अच्छी सटीक बात कही कि 'वीमेन इम्पावरमेंट' शब्द ही गलत है। वीमेन या महिला शब्द आते ही सशक्तता, इम्पावरमेंट उस महिला से जुड़ती है, इसलिए there is no need of women empowerment because they are already empowered.

महोदया, मैं इसमें तीन मुद्दे रखना चाहती हूं, क्योंकि आपने सस्टेनेबल डेवलपमेंट गोल नम्बर - 5 के बारे में बात कही। तीन मुद्दे बहुत जरूरी हैं, जहां पर हम समानता ला सकते हैं। एक है, मानसिक और शारीरिक। जब हम 'इम्पावरमेंट' शब्द कहते हैं तो 'इम्पावरमेंट' शब्द को बाजू में रख कर हम उसे प्रगतिकरण कह सकते हैं, डेवलपमेंट कह सकते हैं, एक मानसिक-शारीरिक प्रगतिकरण। जब हम सब, एक माता-पिता तय करेंगे कि मेरा बेटा और बेटी समान होंगे, तो ही यह मानसिक और शारीरिक प्रगतिकरण आगे होगा।

इसमें मैं एक छोटा-सा उदाहरण दूंगी। रॉबिन चौरासिया जैसी एक लड़की मेरे चुनाव क्षेत्र में पिता, पति और भाई के कुकर्म से और सेक्स वर्कर्स की बेटियां, इन सबको नए जीवन की उम्मीद देने के लिए उनको पढ़ा रही हैं, उन्हें आगे बढ़ा रही हैं। उन्हें शारीरिक-मानसिक रूप से इन चीज़ों से बाहर लाकर आज रॉबिन चौरासिया ग्लोबल टीचर्स प्राइस में एकमेव ऐसी भारतीय हैं, जिनका नाम उसमें शामिल किया गया है।

दूसरी महत्वपूर्ण बात एस.डी.जी. नम्बर- 5 में है - 'आर्थिक प्रगतिकरण, उनकी ताकत।' आज आप जानती हैं कि घर का कर्ता पुरुष होता है। लेकिन, जब वह पैसा कमा कर लाता है, तो फिर महिला ही उसका सदुपयोग करती है और घर में उस रूप से उसका काम करती है। हम किसान को इस देश की रीढ़ की हड्डी कहते हैं। लेकिन, जब किसान बीज डालने के लिए गड्ढा खोदता है, तो महिला उसमें बीज डालती है, वह उसमें पानी डालती है। इस देश की व्हाइट रिवॉल्यूशन हो या दूध की क्रांति हो, तो उसमें महिला ही आगे आयी है। उसका भी एक छोटा उदाहरण दूंगी। प्रधान मंत्री जी ने 'सांसद आदर्श ग्राम

योजना' में हम सबको छोटे-छोटे गांव दिए। उसमें से एक गांव चारोटी को मैंने लिया। पूरी तरह से वह आदिवासी गांव है। लेकिन, वहां की सरपंच महिला है - रंजना धापसी। उन्होंने अपनी सक्षमता दिखाई और आज मेरी दोस्त अनीता डोंगरे के साथ हमने वहां पर एक गार्मेन्ट फैक्ट्री बनाई है। वहां पर सौ महिलाएं काम करती हैं। वहां पर जो कपड़े बनाए जाते हैं, वह हमारे गांव चारोटी की महिलाएं बनाती हैं। उसकी एक शॉल भी हमारे आदरणीय वेंकैया नायडू जी ने यहां पहन कर दिखाया था।

तीसरी महत्वपूर्ण बात एस.डी.जी. गोल नम्बर - 5 को पूरा करने की है - 'Political and Organisational Support'. मैंने एक बात कही थी कि हमारे यहां इतिहास में लोक सभा में सबसे ज्यादा महिला एम.पी. हैं, लेकिन लैटिन अमेरिका में यह कहा जाता है और यह शुरूआत है कि 'One woman enters in politics, she changes but many women come in politics, politics change.' हमें बहुत सारी महिलाओं की इसमें बहुत जरूरत है और वह वर्ल्ड इकोनॉमिक फोरम में बताया गया।

अन्त में, मैं यह ही कहूंगी कि मुझे गर्व है कि मैं आज़ाद भारत में पैदा हुई हूं। आजकल कुछ दिनों से आज़ादी की परिभाषाएं बहुत अलग-अलग बनाई गयी हैं। लेकिन, एक महिला के नाते मेरी आज़ादी की परिभाषा एक ही है। मेरी परिभाषा है कि मैं आज़ादी चाहती हूं मेरे गर्भ में पली बेटी को बचाने और पढ़ाने के लिए, मैं आज़ादी चाहती हूं कि जो भी कपड़े पहनूं, बिना डर के इस देश में घूमूं, मैं आज़ादी चाहती हूं शारीरिक और मानसिक उत्पीड़न करने वाले समाज के उस तबके से, मैं आज़ादी चाहती हूं उन विचारों से कि अगर महिला आगे बढ़े तो उसके चरित्र पर सवाल उठाया जाता है, उसकी मेहनत की प्रशंसा बाद में की जाती है और मैं आज़ादी चाहती हूं मन्दिर और दरगाह में जाने के लिए और मैं वहां सुकून से प्रार्थना कर सकूं। यही है सच्चे आज़ाद हिन्दुस्तान की आज़ादी की परिभाषा and this freedom is required for us, not the other *azaadi.*

बहुत-बहुत धन्यवाद।

HON. SPEAKER: Now, Shrimati Aparupa Poddar.

Please conclude within a minute because it is already 1.45 p.m. अब बाकी सब से माफी मांगना पड़ेगा।

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAG): Thank you, hon. Madam Speaker, for allowing me to speak in this august House. मैं अपने सभी कुलीग्स को वीमेन डे की हार्दिक शुभकामनाएं देती हूं, आपको भी मैं अपनी शुभकामनाएं देती हूं।...(व्यवधान)

पप्पू भाई, दो मिनट के लिए रूक जाइए। मैं आपके जैसी एक्सपर्ट नहीं हूं।

माननीय अध्यक्ष : आप अपनी बात बोलिए।

श्रीमती अपरूपा पोद्दार : हम आज जिस क्षेत्र आरामबाग लोक सभा कंस्टीट्युन्सी से चुन कर आए हैं, वहां से सबसे पहली बार मैं एक महिला सांसद के तौर पर चुन कर आई हूं और मैं अपनी पार्टी की लीडर ममता बनर्जी और अपने सभी कार्यकर्ताओं को मैं धन्यवाद देती हूं कि उन्होंने मुझे इस ज़गह पर पहुंचाया है। उस क्षेत्र की सभी माताओं-बहनों को, जिन्होंने सबसे ज्यादा वोट मुझे देकर पश्चिम बंगाल में सेकेंड पोजीशन में मुझे लाए, मैं उनको भी शुभकामनाएं देती हूं।

यहां पर सभी ने अपने-अपने बारे में बताया, लेकिन हमारा क्षेत्र ऐसी जगह है, जहां पर राजाराम मोहन राय जैसे व्यक्तित्व ने जन्म लिया, जिन्होंने सती प्रथा की कुप्रथा को बंद किया, जिसके चलते आज सब महिलायें इस जगह पर सुरक्षित हैं। रामकृष्ण देव का भी जन्म स्थान हमारे ही क्षेत्र में पड़ता है, जिन्होंने समाज को यह समझाया था कि देवी की पूजा करनी चाहिए। इस जगह से जब हम चुनकर आते हैं और अपने क्षेत्र में जब जाते हैं तो जो पिछड़े वर्ग की महिलायें हैं, वे ज्यादा से ज्यादा अपने बच्चों को पढ़ाने के लिए, शिक्षित करने के लिए और सबसे ज्यादा लड़कियों को शिक्षित करने के लिए हमारी पश्चिम बंगाल की ममता बनर्जी जो विभिन्न स्कीम्स के माध्यम से, कन्याश्री से, शिखाश्री से और अन्य स्कीम्स से वे अपने बच्चों को इनवाल्व कराते हैं और उनको एजुकेशन दे रहे हैं। यहां पर सभी सांसदों ने अपनी-अपनी बात कही। पूनम जी अभी बता रही थीं कि अपने क्षेत्र में उन्होंने बहुत अच्छी-अच्छी स्कीम्स की हैं।

माननीय अध्यक्ष : सबने की हैं।

श्रीमती अपरूपा पोद्दार : हम इस ऑगस्ट हाउस को आज इस जगह पर कहना चाहते हैं कि आज की तारीख में जो डिस्कशन हो रहा है, अगर महिलाओं के लिए कोई स्पेशल स्कीम स्किल डेवलपमेंट के लिए हो, जिसमें महिला लोग भाग ले सकें, तो हम लोगों के लिए बहुत अच्छा होगा।

माननीय अध्यक्ष : अनुराग ठाकुर जी, आप युवा हो, युवा की सोच बने तो बहुत प्रभाव होगा, इसलिए मैं आपको एक मिनट का समय दे रही हूँ।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर (हमीरपुर): महोदया, मैं यहाँ से बोलने की अनुमति चाहता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : जी, बोलिए।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : धन्यवाद, अध्यक्ष महोदया, मैं एक मिनट से ज्यादा समय नहीं लूँगा। मुझे केवल इतना कहना है कि 16 दिसम्बर की घटना के बाद एक चर्चा इसी सदन में हुई थी महिलाओं के अधिकार के लिए, उनके सशक्तिकरण के लिए। आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस पर आपने सभी महिला सांसदों को

बोलने का मौका दिया। मुझे केवल इतनी बात रखनी है कि एक सांसद होने के नाते मैंने अपनी जिम्मेदारी समझी और एक ऑनर अवर वुमेन नामक एक संस्था खड़ी की है। जिसमें अरूण जेटली जी से लेकर जय पांडा जी से लेकर, सुप्रिया जी, किरण खेर सब लोगों ने आकर अलग-अलग समय पर महिलाओं के अधिकार, सम्मान, सशक्तिकरण की बात कही और जनता को जागरूक करने का प्रयास किया। पिछले सत्र में हमने एम.पी. कनेक्ट प्रोग्राम शुरू किया, जिसमें उसके अन्तर्गत बहुत सारे सांसदों ने आकर अपनी जिम्मेदारी को संभाला और अपने क्षेत्र में जाकर वुमेन हेल्पलाइन, सेल्फ डिफेंस क्लॉसेज से लेकर अवेयरनेस प्रोग्राम कैसे आगे किए जाएं, उन सब पर अपना सहयोग दिया है। मैं आशा करता हूँ कि और ज्यादा सांसद भी इससे आकर जुड़ेंगे ताकि हम अपने-अपने लोक सभा क्षेत्रों में जाकर महिलाओं के अधिकार, सम्मान और सशक्तिकरण की बात कर सकें। बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : साध्वी निरंजन ज्योति, मैं आपको एक मिनट का समय देती हूँ, क्योंकि मुझे मालूम है आपने शिक्षा के लिए संघर्ष किया है, स्वयं जीवन में संघर्ष किया है, इसलिए मैं आपको एक मिनट का समय देती हूँ।

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (साध्वी निरंजन ज्योति): अध्यक्ष महोदया, आज महिला दिवस के पावन अवसर पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देती हूं कि पहली बार पूरे देश की महिलाओं को बुलाकर आपने जो सम्मान दिया है, मैं यह कह सकती हूं उस दो दिवसीय कार्यक्रम से महिलाओं के अंदर हौसले बुलन्द हुए हैं। मैं बहुत ज्यादा बातें नहीं कहना चाहती, केवल इतना ही कहना चाहती हूं कि महिला दिवस के रूप में मनाना, मैं यह समझती हूं कि हमारे भारत में नारियों का सम्मान सदैव रहा है, चाहे आध्यात्मिक क्षेत्र में हो, भक्ति के क्षेत्र में हो, राजनैतिक क्षेत्र में हो या फिर गृहणी के रूप में हो। मैं बस इतना ही कहना चाहती हूं कि हमारे अंदर भी क्षमता होनी चाहिए। मेरी हिस्ट्री माननीय गृह मंत्री जी ज्यादा जानते हैं, क्योंकि वे मेरे गांव तक हो आए हैं। मेरे परिवार में कोई राजनैतिक व्यक्ति नहीं है। बस इतना ही कहना चाहती हूं बहनों से कि यदि तुम ठान लो, तारे गगन के तोड़ सकती हो, यदि तुम ठान लो तो अपने सुयश का एक नवअध्याय भी तुम जोड़ सकती हो। यह नारी का सम्मान ही है, यत्र नार्यस्तु पूज्यन्ते, रमन्ते तत्र देवताः। आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करते हुए कहूंगी कि आपने मुझे यहां बोलने का मौका दिया। मैं उस रूरल क्षेत्र से आती हूं, अभी 70 प्रतिशत महिलाएं अशिक्षित हैं। आवश्यकता है महिला दिवस के रूप में, क्रांति लाने के लिए शिक्षा के रूप में, महिलाएं शिक्षित होंगी तो अपना कदम आगे बढ़ा लेंगी। इतना ही कहते हुए, 'बहनों अपनी शक्ति जगाकर जुट जाओ निर्माण में, संस्कृति का सौभाग्य छिपा है, नारी के उत्थान में।'

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Madam Speaker, I was carefully listening to the various points and suggestions made by hon. Members from different sides of the House today. We have also been receiving suggestions from different people from time to time across the country. After listening to many of the sisters who spoke on this issue, I could realize that if we give an opportunity, they can excel. That is the lesson which all of us have to understand.

You have seen that we made an experiment also this time about the Presidential Address. The Presidential Address is one of the important debates in the House. It was initiated by Shrimati Meenakashi Lekhi. It was seconded by Shrimati Harsimrat Kaur. Both the proposer and the seconder were women. I must say and admit that both of them have effectively put forth the point of view of the Government. I am very happy about it.

Today also, from different parties we have seen different ladies speaking about women's empowerment. They all made wonderful and beautiful points in their own way and that also shows the point, given an opportunity, as I told you, they can excel.

But now the issue is, after these many years of Independence, dowry, child marriage, 'Bhrun Hatya', atrocities against women—these are still happening. We should all ponder over this. This is not because of this party or that party. I do not want to be, what you call, political in this issue. We have seen that also and if at all somebody has to take the blame, then all of us have to take the blame and take it in proportion to the time we have ruled the country. So, let us not try to make politics out of this. The issue is, the change of mindset. For dowry, there is a law. But has it changed fully? Then, with regard to atrocities against women, we passed a very stringent law recently, Nirbhaya law. Has it changed the position totally? No. It has changed to some extent but we need to go further.

And, the third one is, as I told you, about the Bhrun Hatya. They are trying to find out whether a girl is going to be born or a boy is going to be born, feticide. We have legally banned that also. But what is happening we are all aware. With regard to dowry harassment also, we know who are responsible for the same. I need not explain further.

So, every section of the society, including men, women—all of us have to introspect and then we have to create a social atmosphere of that need for change in the country. Some people are saying it is all because of our culture. I do not agree with them. We call this country as motherland, not father's land. We call it as motherland, *Matrubhumi.* That shows the respect which our culture had about a woman in this country.

We also say, Vande Mataram. 'Mataram' is the slogan given during the freedom movement. That also shows what was the thinking at that time of our great forefathers and our leaders. Even in Purana period also, when we take the example of Saraswati as education, people say Education Minister.… (*Interruptions*) सर, हमने आपके नेता की बात सुनी है, आप भी हमारी बात सुनिए। ...(व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : इसमें नेता का क्वैश्चन नहीं है। ...(व्यवधान) Why are you bringing *netas* name here? You take your part.… (*Interruptions*)

श्री एम. वैंकैय्या नायडू : आप क्यों इंटरफेयर करते हैं?...(व्यवधान)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE : It has nothing to do with this. इसका डिसकशन के साथ क्या संबंध है?...(व्यवधान)

श्री एम. वैंकैय्या नायडू : मैं वहीं पूछना चाहता हूं कि इस डिसकशन के साथ क्या संबंध था, डिस्क्रिमिनैशन।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : वैंकैय्या जी, आप अपनी बात को कंक्लूड करें। सभी ने बहुत अच्छे वातावरण में सदन में चर्चा की है।

…(व्यवधान)

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: That is your habit to disrupt people in between. What can I do? I cannot change it now at this age.

My point is, you have objection for taking the name of Saraswati. I was talking about Saraswati. I do not know why you suddenly got up and then started making comments against me. It is very uncharitable.

Second thing is, I want to take the name of Parvati. You may have objection for that also. I want to take the name of Lakshmi Devi. … (*Interruptions*) Madam Speaker, these are all people we admire as Goddess.

HON. SPEAKER: Please conclude now.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: We admire them as Goddess. That is our culture. That is our heritage. That is our tradition. So, what I am trying to say is, now what appears to my mind is, the utmost important thing is, education of the girl child. The Government has started that programme. Earlier Governments have done it and our Government is also doing it in an effective manner. That should be taken up by all the people concerned at various levels.

After *Beti Padhao Beti Bachao*, next is economic empowerment. Any number of reservations you give, unless you empower women economically, unless you give them some right to property, unless you give them employment opportunities and also self-employment, you will not be able to succeed to end this disparity between man and woman.

Thirdly, Madam, I come from an area where Self-Help Group movement is very powerful and it is where the women are in the forefront. उसमें मैंने स्वयं ग्रामीण विकास मंत्री के रूप में अनुभव किया है कि जो बैंक से ऋण लेते हैं, आज कल हम लोग नॉन परफॉर्मिंग ऐसेट (एनपीए) के बारे में सुनते हैं, उन्होंने इतना दिया, उन्होंने इतना लिया, वगैरह चर्चा में है। But the repayment of loan by the Self-Help Groups is 99.9 per cent. That speaks about the greatness of the women who are dealing in the financial matters.

Then, in the scheme of Housing For All, the title of the house would be in the name of the lady or woman of the house. That also really helps us.

There are also schemes called *Sukanya Samriddhi Yojana* and *Ladli Laxmi Yojna*. Such schemes encourage the female child for education. … (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Naidu ji, please conclude. There is no doubt that there are many good projects.

… (*Interruptions*)

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: I am concluding, Madam. The Government of the day has initiated many projects for the welfare of the women. But that alone will not be sufficient. So, first, there has to be a social change; second, there has to be economic empowerment and third, there has to be given political empowerment to women. We have given empowerment in panchayat raj and urban local bodies. Now, we have seen the experiment. Initially people used to say, यह नहीं होगा। सरपंच पति होगा, मैक्सिमम एक बार पति होगा, उसके बाद गति क्या होगी, आप लोगों ने अनुभव किया है। उसमें बहुत काफी परिवर्तन आये हैं। ...(व्यवधान) In last 10 years, we could not have reservation for women at Parliament level because there was no consensus. Out Government is also moving in the direction of evolving consensus. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : अब आप सभी को शुभकामना दे दीजिए।

...(व्यवधान)

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: The point is that they could not evolve consensus in 10 years. We are also working in the direction of evolving consensus and I hope we will succeed at the earliest and then we can move forward.

I would like to convey the greetings from my Government to all sisters, mothers and children across the country. We will keep in mind the spirit of the suggestions given with regard to Committees. … (*Interruptions*) As the Parliamentary Affairs Minister I can tell you that there is no adequate representation of women in Committees. I would request the respective parties to suggest the names of female representatives, we will keep it in mind and remind them also to give adequate representation to women as far as the Parliamentary Committees are concern. That suggestion is well taken.

माननीय अध्यक्ष : मैं माफी चाहूंगी कि मैं सभी को सदन में बोलने के लिए समय नहीं दे पायी - कुमारी शोभा कारान्दलाजे, श्रीमती नीलम सोनकर, श्रीमती संतोष अहलावत, श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश, श्रीमती कमला पाटले, श्रीमती के.मरगथम, श्रीमती अंजू बाला, श्रीमती कृष्णा राज, मैं इन लोगों से दो बार माफी माँगूगी, क्योंकि मैं उन्हें प्रश्न काल में भी समय नहीं दे पायी, श्रीमती वी. सत्यबामा, हमारे भाई भी हैं - श्री जय प्रकाश नारायण यादव, श्री राजेश रंजन, श्री सत्यपाल सिंह जी, मैं जानती हूं कि ये सभी लोग सदन में बोलना चाहते हैं। आप सभी उसी प्रकार सम्मान प्रकट करना चाहते हैं और अपनी शुभकामनायें देना चाहते हैं, मैं दर्ज करना चाहूंगी कि आप सभी की शुभकामनायें सभी तक पहुंच गयी हैं।

HON. SPEAKER: The House stands adjourned to meet again at 3 pm.

13.58 hours

The Lok Sabha then adjourned till Fifteen of the Clock.

15.04 hours

The Lok Sabha re-assembled at Four Minutes past Fifteen of the Clock.

(Shri K.H. Muniyappa *in the Chair*)

MATTERS UNDER RULE 377 *

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, the Matters under Rule 377 shall be laid on the Table of the House. Members who have been permitted to raise matters under Rule 377 today and are desirous of laying them, may personally hand over text of the matters at the Table of the House within 20 minutes.

Only those matters shall be treated as laid for which text has been received at the Table within the stipulated time. The rest will be treated as lapsed.

* Treated as laid on the Table.

(i) Need to accord sanction to the proposal of Government of Gujarat for setting up Anganwadi Centres in the State

श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (मेहसाणा): आंगनबाड़ी, महिला एवं बाल कल्याण मंत्रालय के तहत शिशुओं के सर्वांगीण विकास के लिए एक अहम परियोजना है। इसमें केन्द्र सरकार का 75 प्रतिशत और राज्य सरकार का 25 प्रतिशत हिस्सा होता है।

गुजरात सरकार के महिला एवं बाल विकास विभाग द्वारा भारत सरकार के महिला एवं बाल कल्याण मंत्रालय को योजना-2, आईसीडीएस को 2013-14 में 198 आंगनबाड़ी तथा 19 मिनी आंगनबाड़ी केन्द्रों की कुल मिलाकर 217 की परमीशन के लिए दरखास्त की गई थी। इस प्रकार की दरखास्त वर्ष 2014-15 में गुजरात सरकार द्वारा 792 आंगनबाड़ी तथा 728 मिनी आंगनबाड़ी कुल मिलाकर 1520 की दरखास्त की गई थी। इस प्रकार वर्ष 2013-14 में 2015 तक कुल मिलाकर 990 आंगनबाड़ी तथा 747 मिनी आंगनबाड़ी केन्द्रों कुल 1737 आंगनबाड़ी केन्द्रों की दरखास्त की थी। हाल ही में भारत सरकार द्वारा 677 आंगनबाड़ी तथा 215 मिनी आंगनबाड़ी केन्द्रों की मंजूरी मिल गई है, बाकी बची हुई 313 आंगनबाड़ी तथा 532 मिनी आंगनबाड़ी केन्द्रों की मंजूरी की दरखास्त भारत सरकार के पास लंबित है।

मेरी मांग है कि दूर दराज इलाकों में तथा नगर इकाई की गरीब बस्तियों में रहने वाले शिशुओं के विकास की टूटती कड़ियों को जोड़ा जा सके और शिशुओं की जिंदगी को संवार सकें, इसलिए जल्द से जल्द बाकी केन्द्रों की मंजूरी दी जाए।

(ii) Need to formulate a plan to treat pollution in Nag river in Maharashtra

श्री नाना पटोले (भंडारा-गोंदिया): महाराष्ट्र में मेरे निर्वाचन क्षेत्र के जिला-भंडारा में वैनगंगा नदी पर स्थित गोसीखुर्द परियोजना को सरकार द्वारा राष्ट्रीय प्रकल्प घोषित किया जा चुका है लेकिन यह अलग बात है कि इस प्रकल्प के विकास वास्ते वित्तीय अनुदान उपलब्ध कराने हेतु सरकार देरी कर रही है। बात अनुदान की नहीं है, बात है इस राष्टीय प्रकल्प के आसपास बसने वाले व वेनगंगा के दूषित पानी को प्रयोग में लाने वाले स्थानीय लोगों के स्वास्थ्य की, क्योंकि वैनगंगा के दूषित पानी को प्रयोग में लाने पर लोगों को स्वास्थ्य संबंधी समस्यायें हो रही हैं। नागपुर से निकली नाग नदी, जिसका दूषित पानी भंडारा में वैनगंगा नदी पर स्थित राष्ट्रीय प्रकल्प पर आकर मिलता है, वैनगंगा के पानी को दूषित कर रही है।

मैं सरकार से आग्रह करूंगा कि लोगों के हितों को ध्यान में रखते हुए नागपुर से निकलते ही नाग नदी के दूषित जल को स्वच्छ करने संबंधी योजना सरकार द्वारा शीघ्र लाने की आवश्यकता है ताकि राष्ट्रीय प्रकल्प के आसपास बसने वाले लोगों को राहत मिले व वैनगंगा को प्रदूषण से बचाया जा सके।

(iii) Need to provide fair compensation to all the farmers in Uttar Pradesh distressed due to damage to their crops on account of unseasonal rains and hailstorms in the State

श्रीमती कृष्णा राज (शाहजहाँपुर): इस वर्ष बेमौसम बरसात एवं ओलावृष्टि से हमारा अन्नदाता भुखमरी के कगार पर पहुंच गया है। देश की केन्द्र सरकार द्वारा प्राकृतिक आपदा के प्रभाव से किसानों के कष्ट को कम करने के लिए तथा मानवीय आधार पर भी लगभग सभी राज्यों को समुचित मुआवजा दिया गया है। आज माननीय मोदी जी के नेतृत्व वाली सरकार किसानों के साथ खड़ी है। मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करती हूँ कि समस्त उत्तर प्रदेश के जिले का सर्वे किया जाये तथा हर किसान की उचित क्षतिपूर्ति की जाए।

मैं उत्तर प्रदेश के शाहजहांपुर संसदीय क्षेत्र का नेतृत्व करती हूं, मेरे संसदीय क्षेत्र में 20 लाख किसान निवास करते हैं। सभी की फसलों को ओलावृष्टि से भारी नुकसान पहुंचा है। इस आपदा से अनुमानित 80 प्रतिशत फसल बर्बाद हो चुकी है। ज्यादातर किसान इस विपदा से ग्रसित हैं। वर्तमान स्थिति यह है कि मेरे संसदीय क्षेत्र में किसानों के नाम पर 56 करोड़ रूपया मुआवजे के रूप में दिखाया गया है जबकि वास्तविकता यह है कि 50 से 70 प्रतिशत किसान अभी भी मुआवजे से वंचित हैं। 40 से 50 प्रतिशत गांवों को अभी तक मुआवजा नहीं मिल पाया है। जिसका मूल कारण प्रशासन द्वारा किसानों को मुआवजे स्वरूप दी गई राशि में घोर विसंगति एवं उचित वितरण न होना है। जिन्हें मुआवजा मिलना चाहिए उन लोगों को मुआवजा न देकर जो सम्पन्न लोग थे उन्हें दे दिया गया और वे किसान जिनको मुआवजे की जरूरत थी वे आज भी दर-दर की ठोकर खा रहे हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि ऐसे अधिकारियों के विरूद्ध कानूनी कार्यवाही की जाए जिससे अन्नदाता को न्याय मिल सके।

अंत में, मैं केन्द्र सरकार से आग्रह करती हूं कि किसानों को उचित मुआवजा समय पर दिया जाए जिससे किसान इस विपदा से निकल सकें।

(iv) Need to depute private school teachers as well as unemployed youth in census, election duties and other public welfare programmes

डॉ. महेन्द्र नाथ पाण्डेय (चन्दौली): उत्तर प्रदेश सहित देश के अनेक राज्यों में अनेक शासकीय कार्य, जैसे- जनगणना, मतदाता सूची का निर्धारण, पुनरीक्षण, सहकारिता, पंचायत तथा विभिन्न प्रकार के चुनाव क्षेत्रों का परिसीमन, सरकार के विभिन्न जनोपयोगी कार्यक्रमों में सामान्य तौर पर और स्वाभाविक रूप से प्राथमिक एवं जूनियर (उच्च माध्यमिक) प्राध्यापकों की डयूटी लगातार लगायी जाती है। इसके कारण देश में प्राथमिक एवं उच्च माध्यमिक शिक्षा के अध्ययन-अध्यापन एवं गुणवत्ता पर बहुत ही कुप्रभाव पड़ता है। संबंधित अध्यापकगण अध्यापन की जगह वर्ष के छः माह लगभग इन्हीं कार्यों में लगे रहते हैं, जिससे ग्रामीण एवं नगरीय क्षेत्र में सामान्य, मध्यम आय एवं गरीब तबके के बच्चों का शैक्षणिक विकास प्रभावित होता है।

अतः इस विषय में मेरा केन्द्र सरकार से आग्रह है कि ऐसी नीति बनायी जाये, जिससे इनके कार्यों में निजी विद्यालयों के अध्यापकों को भी लगाया जाये और साथ-साथ पंजीकृत बेराजगार नौजवानों को भी उचित प्रशिक्षण देकर इस कार्य के लिए विशेष रूप से अलग से रजिस्ट्रेशन कराया जाये। इन्हें इस कार्य के लिए समुचित पारिश्रमिक एवं उत्कृष्ट कार्य के लिए समुचित पुरस्कार भी दिये जायें, जिससे विभिन्न क्षेत्रों में साक्षरता एवं शिक्षा की गुणवत्ता भी बढ़े तथा एक नये प्रकार के युवाओं एवं कर्मियों की टीम भी तैयार हो, जिससे उन्हें रोजगार के नये अवसर भी उपलब्ध हो सकेंगे।

(v) Need to promote sites of cultural heritage in Sidhi district, Madhya Pradesh and also take measures to promote tourism in the region

श्रीमती रीती पाठक(सीधी): मेरा संसदीय क्षेत्र सीधी 'विन्ध्य क्षेत्र' की धार्मिक, ऐतिहासिक व दार्शनिक स्थलों का बड़ा केन्द्र है। जिसे अगर पर्यटन की दृष्टि से देखें तो सीधी जिले में गोपद व बनास के संगम पर अवस्थित भगवान शिव का चन्द्रेह मन्दिर, जिसे प्रथम गद्य साहित्य के प्रणेता महाकवि बाण-भट्ट की कर्मस्थली व 'कादम्बरी' की रचना स्थली के रूप में जाना जाता है। जहां पहुंचने पर आज भी एक अलग सी शान्ति व आध्यात्म की अनुभूति होती है। वहीं इसी जिले में घेघरा में स्थित मां चण्डी का प्रसिद्ध मन्दिर है जिसके संदर्भ में यह जन स्तुति और कुछ इतिहास विदों की मान्यता है कि अकबर के नौ रत्नों में एक बीरबल की साधना स्थली भी यही है।

अगर प्राकृतिक, सौन्दर्य की बात करें तो बहती हुई नदियों से घिरे इस क्षेत्र में जहां सोन घड़ियाल अभ्यारण्य स्थित है तो दूसरी ओर पुरातत्वविदों के अनुसार 10वीं सदी की निर्मित व मनमोहक भगवान चतुर्भुज की मूर्ति जो सिंगरौली जिले के पड़री ग्राम में स्थित है। साथ ही माड़ा की गुफाओं की बात करें तो मान्यताएं चौथी व पॉचवीं सदी की है जहां भगवान शिव के अनन्य स्वरूपों को देखा जा सकता है।

अतः मेरा माननीय पर्यटन व संस्कृति मंत्री जी से अनुरोध है कि हमारे लोक सभा क्षेत्र में स्थित अत्यंत प्राकृतिक धरोहरों को ध्यान में रखकर इन स्थलों के प्रचार-प्रसार व विकास हेतु समुचित प्रयास करने की कृपा करें जो पर्यटन के क्षेत्र में मील का पत्थर साबित होगा।

(vi) Need to conserve and develop Rohtasgarh Fort in Rohtas district, Bihar

श्री छेदी पासवान (सासाराम):रोहतासगढ़ किला भारतवर्ष के प्राचीन एवं विशाल पहाड़ी दुर्गों में महत्वपूर्ण स्थान रखता है। रोहतासगढ़ किला गया- मुगलसराय रेल खंड एवं शेरशाह सूरी पथ डेहरी ऑन-सोन से 45 कि.मी. दक्षिण पश्चिम में विंध्य पर्वत पर स्थित है। रोहतास मुख्यालय से 55 कि.मी. इसकी दूरी है। यह समुद्र तल से 1800 फीट की ऊंचाई पर कैमूर पहाड़ी पर स्थित है।

रोहतासगढ़ के इतिहास प्रमाणों से ज्ञात होता है कि इस किले का निर्माण हरिश्चन्द्र के पुत्र रोहिताश्व द्वारा कराया गया था।

लगभग 28 मील की परिधि में फैले इस किले में सराय महल, रंग महल, शीश महल, पंच महल, फूल महल, आइना महल, रानी का झरोखा, मान सिंह की कचहरी, सिंहासन कक्ष, हथिया पोल विवाह-मण्डप चौरासन, रोहिताश्व, गणेश मंदिर, फांसी घर आदि आज भी दर्शनार्थ विद्यमान है। इसमें लगभग नौ सौ पचास बड़े कमरे तथा नौ हजार छोटे कमरे हैं। इसकी बनावट पूर्णतः वैज्ञानिक ढंग से की गई है, जिससे सभी कमरों में सूर्य की किरणें सहजता से गमन कर सके। संप्रति यह आदिवासियों का तीर्थ स्थल है जहां प्रत्येक वर्ष देशभर के आदिवासी समाज का बृहत मेला लगता है।

अतः मेरा विशेष अनुरोध है कि अत्यंत महत्वपूर्ण इस प्राचीन इमारत को राष्ट्रीय महत्व की ऐतिहासिक धरोहर के रूप में अंगीकृत कर विकसित करने की कृपा की जाए।

(vii) Need to provide houses to people belonging to Korku tribe in Anuppur disrict, Madhya Pradesh

श्री दलपत सिंह परस्ते (शहडोल): मध्य प्रदेश के जिला अनुपपुर में कूडकू जनजाति के परिवार काफी अधिक हैं जो कि अति गरीबी में जीवन निर्वहन कर रहे हैं। इन परिवारों को इन्दिरा आवास तथा दूसरी योजनाओं से कोई आवास उपलब्ध नहीं कराया गया है। ऐसे परिवार दैनिक मजदूरी करके अपना जीवनयापन करते हैं। ऐसे सभी परिवार जनकल्याणकारी योजनाओं से वंचित हैं। इस क्षेत्र में हल्दीबाड़ी परियोजना के कारण गरीब परिवार प्रभावित हैं। क्षेत्र के लोगों को पीने के पानी की समस्या से जूझना पड़ रहा है। ऐसे जनजाति के लोगों को शीघ्र निर्मित मकान दिय जाएं।

(viii) Need to fill-up the post of Director in AIIMS, Bhopal, Madhya Pradesh

श्री आलोक संजर (भोपाल): भोपाल में स्थित अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान में निदेशक एम्स का पद अभी तक रिक्त पड़ा है। यद्यपि रायपुर अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान एम्स के निदेशक को इसका अतिरिक्त कार्यभार दिया गया है। परन्तु इससे संस्थान के दैनिक परिचालन में अत्यधक असुविधा हो रही है। इसके अलावा अस्पताल में उपकरणों एवं डॉक्टरों के अभाव के कारण यह अस्पताल सिर्फ आंशिक रूप से कार्य कर पा रहा है। मैं मंत्री महोदय से विनम्र निवेदन करना चाहता हूं कि भोपाल एम्स में निदेशक पद पर शीघ्रातिशीघ्र नियुक्ति की जाय। उपकरणों को सुलभ कराने के साथ-साथ डाक्टरों के सभी रिक्त पदों पर नियुक्ति करने की नितांत आवश्यकता है, जिससे भोपाल एम्स पूर्णरूप से कार्य कर सकें।

(ix) Need to provide adequate compensation to the farmers whose land has been acquired for construction of National Highway Nos. 148-D and 758 in Bhilwara parliamentary constituency, Rajasthan

श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया (भीलवाड़ा): मेरे लोक सभा क्षेत्र भीलवाड़ा अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 148-डी एवं संख्या 758 का निर्माण हो रहा है। इसके लिए किसानों की कीमती भूमि का अधिग्रहण किया गया है। परन्तु किसानों को भूमि का मुआवजा वर्तमान मूल्य का 10 प्रतिशत भी नहीं दिया जा रहा है। इस कारण से किसानों के भूखे मरने की नौबत आ रही है। मेरा सरकार से आग्रह है कि तहसील सहाडा जिला भीलवाड़ा जहां से राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 758 एवं हिण्डोली एवं नैनवा तहसील जिला बूंदी राजस्थान जहां से राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 148डी का निर्माण हो रहा है उस क्षेत्र के किसानों को केन्द्र सरकार की मंशा के अनुरूप वर्तमान मूल्य की चार गुनी राशि मुआवजा के रूप में दी जाये।

(x) Need to discuss the outcome of WTO meeting held in Nairobi, Kenya

SHRI RATTAN LAL KATARIA (AMBALA): I would like to request the Commerce and Industry Minister to highlight the various issues which were discussed in WTO meeting held in Nairobi, Kenya. US and EU were emphasizing to include investment on energy, security as new issues but for India, labor and environment are non- trade issues. For India, there is a need to rework formula to calculate permissible level of domestic procurements as the current one may restrict ability to procure grains for PDS. Although the Government is committed to the cause of farmers and has taken a consistent stand at WTO to protect their interests but nation would like to know the current outcome of meeting in Nairobi.

(xi) Need to establish a Sainik School/Military School in Meerut, Uttar Pradesh

श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ): देश में वर्तमान में केवल पांच राष्ट्रीय मिलिट्री स्कूल हैं तथा 25 सैनिक स्कूल हैं। दिनांक 26 फरवरी, 2016 को प्रकाशित रक्षा मंत्रालय की विज्ञप्ति के अनुसार 11 और सैनिक स्कूलों को स्थापित किए जाने का सिद्धान्ततः निर्णय लिया गया है। वर्तमान में उत्तर प्रदेश में कोई सैनिक स्कूल नहीं है तथा प्रस्तावित 11 सैनिक स्कूलों में से तीन उत्तर प्रदेश के झांसी, मैनपुरी एवं अमेठी में स्थापित किए जाने हैं। पश्चिमी उत्तर प्रदेश की लगभग छह करोड़ की आबादी के लिए कोई सैनिक स्कूल नहीं है जबकि पश्चिमी उत्तर प्रदेश से बड़ी संख्या में सैनिकों तथा सैन्य अधिकारियों का चयन होता है।

सरकार से अनुरोध है कि वह पश्चिमी उत्तर प्रदेश की शौर्य परम्परा तथा आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए मेरठ में एक राष्ट्रीय मिलिट्री स्कूल अथवा सैनिक स्कूल की स्थापना करने का कष्ट करें।

(xii) Need to provide road facilities to villages and hamlets under Dungar Patti Amawara gram panchayat in Sawai Madhopur parliamentary constituency, Rajasthan

श्री सुखबीर सिंह जौनापुरिया (टोंक-सवाई माधोपुर): मेरे संसदीय क्षेत्र के सवाई माधोपुर जिले की बामनवास विधानसभा के ग्राम पंचायत डूंगरपट्टी अमावरा के अंतर्गत 1. कोचर, 2. खाडा, 3. पाडाकेड, 4. श्यामीआडा, 5. डाडा, 6. बाच्छीपांच, गांव और 12 ढाणी आती है जहां पर आज भी बिजली, पानी व सड़क की बहुत भारी समस्या है। इन गाँवों की पंचायत समिति तहसील बामनवास है। इन गाँवों के लोगों को अपने ग्राम पंचायत मुख्यालय अमावरा व तहसील बामनवास जाने के लिए लालसोट होकर जाना पड़ता है जिसमें करीब 70 कि.मी. का लंबा चक्कर काटकर जाना पड़ता है। यहां पर एक पहाड़ी है अगर इस पहाड़ी को काटकर इसमें से रास्ता बना दिया जाए तो यह दूरी मात्र 5 किमी. की रह जाएगी।

मेरी मांग है कि इन गांवों के लोगों के लिए पहाड़ी को काटकर सड़क बनाई जाए। इस सड़क मार्ग के बनने से उपरोक्त सभी गांव ग्राम पंचायत अमावरा तहसील व पंचायत समिति बामनवास से जुड़ जाएंगे जिससे इन गांवों के लोगों को अपने दैनिक एवं जरूरी कार्यों को करने में सुविधा मिलेगी।

(xiii) Need to start work on gauge-conversion of railway line between Anandnagar and Nautanwa in Uttar Pradesh

श्री पंकज चौधरी (महाराजगंज): जनपद-महाराजगंज (उ0प्र0) में आनन्दनगर से नौतनवां तक रेल मार्ग का आमान परिवर्तन किया गया था। उक्त कार्य में हुई गड़बड़ियों के संबंध में मैने जांच कराये जाने की मांग भी की है।

पिछले रेल बजट में पुरानी रेल लाइन बदल नयी रेल लाइन लगाने के लिए धन आवंटित किया गया था। सारी प्रक्रियाओं के पूरा होने के बाद भी अभी तक स्वीकृत कार्य को शुरू नहीं कराया गया। अब इस बजट में भी शेष बची पुरानी रेल लाइन को बदलकर नयी रेल लाइन लगाने के लिए स्वीकृति दी गयी है।

मेरे सरकार से अनुरोध है कि आनन्दनगर नौतनवां रेल मार्ग पर 40 किमी पुरानी रेल लाइन को बदलकर नयी रेल लाइन लगाने का कार्य शीघ्र पूरा कराया जाए तथा इस कार्य हेतु अबतक जारी की गयी धनराशि तथा तय किमी की रेल लाइन को बदलने में हो रही देरी के लिए जिम्मेदार लोगों के खिलाफ कड़ी कार्यवाही की जाए।

(xiv) Need to construct dam on river Kosi in Supaul parliamentary constituency, Bihar

श्रीमती रंजीत रंजन (सुपौल): मेरे संसदीय क्षेत्र सुपौल के अन्तर्गत किशनपुर प्रखंड के हांसा, चमेतवा, झखराती, मोमिन टोला, पीरगंज तेलियारी बेला, सुजानपुर गांव कोशी की विभीषिका से काफी प्रभावित है। सिंचाई विभाग बिहार सरकार के द्वारा उक्त गांवों को बाढ़ एवं कटाव से बचाव हेतु नदी के किनारे 1500 मीटर में बांध बनाने हेतु निविदा की गई है, जो उस स्थल पर बांध एवं बचाव हेतु नाकाफी है, जिससे स्थानीय विस्थापितों में भयंकर आक्रोश है एवं इसके लिए चरणबद्ध आन्दोलन भी किया जा रहा है। उक्त स्थल में पूरब एवं पश्चिम तरफ करीब 10 किलोमीटर तक अतिरिक्त बांध का निर्माण आवश्यक है एवं बाढ़ विस्थापितों के निदान हेतु किशनपुर प्रखंड के प्रस्तावित दस गांवों एवं सुपौल प्रखंड के घुरण पूर्वी कोशी तटबंध के 62वें किलोमीटर तक नदी किनारे लगभग 4000 मीटर में भी बांध बनाया जाना अति आवश्यक है। यह बांध बनने से इस इलाके के करीब 15 लाख आबादी को राहत मिलेगी एवं प्रायः प्रत्येक साल आने वाले बाढ़ से होने वाली जान माल के नुकसान को रोका जा सकेगा।

अतः मैं सरकार से मांग करती हूं कि अविलम्ब उक्त स्थल पर पुख्ता बांध बनवाया जाए ताकि मेरे क्षेत्र की आम जनता को कोशी की विभीषिका से मुक्ति मिल सके।

(xv) Need to set up ATM in every Gram Panchayat of Bangalore Rural parliamentary constituency, Karnataka

SHRI D.K. SURESH (BANGALORE RURAL): In my Bangalore Rural Parliamentary constituency there are 206 Gram Panchayats. Only about 30 Gram Panchayats have banks. Despite requesting lead Bank Managers, banks are not setting up new branches in these Gram Panchayats.

Rural people find it very difficult to operate their bank accounts. The Prime Minister has been promoting financial inclusion of the rural people. However,, the facilities and infrastructure available for rural citizens are inadequate.

The Government has introduced the Rupay Card, and the Jan Dan Scheme, but if the rural people have to commute 10-15 Kms. for just a simple bank transaction then the financial inclusion will only be on paper.

For true financial inclusion, I request the Union Government to open ATM in every Gram Panchayat of my Parliamentary Constituency.

(xvi) Need to operate Cuddalore-Tiruchirappalli Train No. 76841 from Tirupapuliyur in Tamil Nadu

SHRI A. AURNMOZHITHEVAN (CUDDALORE): Cuddalore is District Headquarters and a city with high population , Employees of various offices, industry trade and general public in Cuddalore travel through Tirupapulliyur Railway Station, Cuddalore. Cuddalore-Tiruchirappalli Train No. 76841 starts from Cuddalore O.T Junction. I request the Minister to operate Cuddalore-TirUchirappalli train from Tirupapulliyur Station which is situated in the Cuddalore city and is 5 kms. from Cuddalore O.T. junction.

The Cuddalore-Tiruchirappalli, Train No. 76841 starts from Cuddalore Junction from 4th platform every day. Since there is no foot-path to cross from 1st platform to 4th platform, the aged, differently-abled persons with heavy luggage find it very difficult to walk through 1st platform to 4th platform by steps. I therefore request the Minister to take action to operate the train form 1st platform, as the Cudalore-Tiruchirappalli train was operated from the 1st platform in early days.

There are no toilet facilities in Cuddalore-Tiruchirappalli train. People Travel for nearly 5.00 hours and they find it very difficult to travel without toilet facilities. Therefore, I also request the Hon'ble Minister to provide coaches with toilet facilities in this train.

(xvii) Need to address the problem of length of railway platform at Arakkonam Junction, Tamil Nadu and also provide a stoppage for all the express trains at the railway station

SHRI G. HARI (ARAKKONAM): Arakkonam is an important Railway Junction having many issues which need to be addressed immediately. From Arakkonam and its surrounding areas 20-30 thousand people are commuting to and from Chennai every day.

The existing platform at Arakkonam railway station is inadequate for express trains connected with a large number of bogies. When these trains stop at Arakkonam junction,most of the bogies go beyond the length of the platform which causes a problem for passengers. Passengers cannot alight or board the train and for old and women it is absolutely impossible. During nights the problems goes from bad to worse. As a result of this problem, on many occasions, women and old-aged people fell down from trains and get hurt with serious injuries. Even loss of life is reported every now and then. Therefore, I urge the Union Government to address this serious issue immediately and expand the platform length and increase the level appropriately.

Holy shrines like Tirupati, Tirutani, Kanjeepurm will be well served by giving a facelift to Arakkonam junction as these pilgrim centres are connected by Arakkonam. Also, the Naval Air Station INS RAJALI is situated in Arakkonam. So there is frequent visit of Defence personnel form different parts of the country. Hence expanding and improving Arakkonam junction with modern amenities is very important. I have also requested the Minister for Railways to consider our another long pending demand of making Arakkonam a stop for all the Express Trains.

(xviii) Need to construct a bridge in Nadia district block, West Bengal

SHRI TAPAS PAUL (KRISHNANAGAR): There is need to construct a bridge connecting Burdwan-Katwa ghat to Ballabpara, GP-Ballabpara Ghat at Kaliganj (Nadia District Block). Lakhs of people will be benefited as communication will become easy and fast.

(xix) Need to do away with the sedition clause in IPC in view of recent JNU incident

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): JNU Students union President said soon after his release that he was made the victim of a media trial. "I will now write my story. I started Writing in Jail," he said. He said he regularly monitored the news on TV and read the newspapers. "I never said anything anti-India. ... I am confident that the truth will prevail, true facts are emerging slowly," Mr Kumar said. He added that he was prepared for the long fight. The Delhi High Court granted him interim bail for six months imposing conditions that includes an undertaking that he will not take part in any unlawful or anti-national activities. He was taken out of the jail amid security through a residential colony and then to a nearby police station. It is now time to add the healing touch. The campus should start functioning normally, the classes must resume and students must return to their studies. The country should also ponder over whether we should do away with sedition clause in IPC.

(xx) Need to upgrade and revamp the radio station at Jeypore, Koraput district, Odisha

SHRI BALBHADRA MAJHI (NABARANGPUR): Nabarangpur, Malkangiri, Koraput and Rayagada districts are parts of undivided Koraput district. This area is situated on the Eastern Ghat and is naturally a mountainous terrain. In the whole of the area, there is only one Radio Station, situated at Jeypore. Because of its vastness and mountainous terrain it is not able to cover the whole area. The machinery is also as old as of 1964 which is affecting quality of service. These machinery require replacement/upgradation/repair.

There is large shortage of manpower. As against sanctioned strength of 140, only 55 officers and staff are posted. As a result of this, new proposals are not taken up. There is a need to fill up the posts and promote tribal programmes.

It is learnt that there is a proposal for establishing four transmission centers at Koraput, Nabarangpur, Malkangiri and Rayagada. Early commissioning of these centers will be of great help to the people of this area which is affected by Left Wing extremism.

(xxi) Need to strengthen security system at all the railway stations in the country

श्री चन्द्रकांत खैरे (औरंगाबाद): 16 फरवरी 2016 को ऊना से नई दिल्ली आने वाली जन शताब्दी एक्सप्रेस में विस्फोटक पदार्थ मिलने से ट्रेन की सुरक्षा पर सवालिया निशान लग गया है। ट्रेन में विस्फोटक पदार्थ लेकर चढ़ना न सिर्फ गम्भीर अपराध है बल्कि यात्रियों की सुरक्षा में एक बहुत बड़ी चूक भी है। भारतीय रेल की पहली प्राथमिकता यात्रियों की सुरक्षा होनी चाहिए। बड़े स्टेशनों पर सुरक्षा व्यवस्था में खामियां अक्सर उजागर होती रहती हैं। वैसे तो स्टेशन पर यात्रियों और उनके सामानों को जांचोपरान्त भेजने का नियम है परन्तु यह काम सख्ती से नहीं किया जाता। इसके अतिरिक्त और भी कई ऐसे रास्ते होते हैं जिनके माध्यम से बिना जांच के स्टेशन पर प्रवेश किया जा सकता है।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि रेलवे सफर को सुरक्षित बनाने के लिए यात्रियों और उनके सामानों की प्रत्येक रेलवे स्टेशनों पर जांच की पुख्ता व्यवस्था की जाए। साथ ही स्टेशनों को इस तरह से व्यवस्थित किया जाए ताकि कोई व्यक्ति अन्य किसी रास्ते से बिना सुरक्षा जांच के प्रवेश न कर सके। साथ ही पार्सल में प्रतिबंधित सामान भेजे जाने के मामले में भी सुरक्षा व्यवस्था दुरूस्त किये जाने की दिशा में आवश्यक कदम उठाए जाएं।

(xxii) Need to take suitable steps to promote tourism

SHRI CH. MALLA REDDY (MALKAJGIRI): Indian society and civilization is probably one of the oldest in the world. There is immense historical value of each and every aspect of our society. There is so much culture and heritage that makes us proud. Many of the world's heritage and culturally significant sites are present in India. In spite of this vast glory of India, we still struggle when it comes to increasing the number of tourists who visit our country. People around the world are not aware of our rich cultural heritage. I would like to commend the efforts of our Hon'ble Prime Minister in ensuring that the country gives on arrival visas to many countries. This move will significantly help in increasing the number of tourists in India. Apart from this, I would also like to suggest the government to create awareness and educate the global citizens on the rich cultural heritage of India by holding road shows all around the world.

(xxiii) Need to release dues of wages under Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme in Attappadi tribal area in Palakkad Parliamentary Constituency, Kerala

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Attappadi tribal area in my Palakkad parliamentary constituency in Kerala is one of the most backward areas in the entire state. National Rural Employment Guarantee Scheme (NREGS) is an important source of livelihood for the predominantly adivasi population in Attappadi. However these poor adivasi are not getting timely payment of their wages under NREGS. Presently, the payment is made directly to the beneficiaries under Electronic Fund Management System (EFMS). However, there is a long delay in disbursing the wages. Currently, there is a huge dues amounting to almost two crores for both skilled and unskilled workers. Hence I urge upon the Government of India to take immediate steps to release entire dues at the earliest and to ensure proper payment of wages in future.

(xxiv) Need to establish a Jawahar Navodaya Vidyalaya or Kendriya Vidyalaya at any of the islands of Lakshadweep other than Kavaratti and Minicoy islands

MOHAMMED FAIZAL (LAKSHADWEEP): There are a total of 10 inhabited Islands in Lakshadweep. As of now, we have only one Kendriya Vidhayala at Kavaratti Island and one Jawahar Novodaya Vidyalaya at Minicoy Island.

Accessibility and accommodation facilities in these Islands are limited so that students from other Islands cannot avail the service of above schools. Therefore, it is requested to construct a Jawahar Novodaya Vidyalaya or Kendriya Vidyalaya at any of the Islands of Lakshadweep other than Kavaratti and Minicoy Islands. Availability of land is no issue for the construction of said school.

(xxv) Need to declare annual 'Kanwar Yatra' from Sultanganj (Bihar) to Deoghar (Jharkhand) as a national fair

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बांका): बिहार राज्य के बांका संसदीय क्षेत्र सुल्तानगंज से देवघर (झारखंड) तक सावन मास में प्रत्येक साल देश भर से लाखों श्रद्धालु पैदल कांवर यात्रा करते हैं। यह विश्व प्रसिद्ध पांव पैदल यात्रा है। इसे राष्ट्रीय मेला घोषित किया जाए ताकि श्रद्धालुओं को आधारभूत सुविधा सहित पर्यटक को बढ़ावा मिल सके। 107 किलोमीटर लम्बी पैदल यात्रा है।

15.05 hours

RAILWAY BUDGET (2016-17) GENERAL DISCUSSION DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS), 2016-17 AND DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 2016-17...Contd.

HON. CHAIRPERSON : The House will now take up Item Nos. 20, 21 and 22 together.

Motion moved :

"That the supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2016, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No. 16."

Demands for Supplementary Grants (Railways) for 2015-16 submitted to the Vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Supplementary Demands for Grants submitted to the vote of the House
16	Assets-Acquisition, Construction and Replacement	
	Other Expenditure	
	Capital	1,000
	Railway Safety Fund	1015,58,92,000
	Total	**1015,58,93,000**

HON. CHAIRPERSON: Now, Shri Tariq Anwar.

श्री तारिक अनवर (कटिहार): सभापति महोदय, रेल बजट पर बोलने का मौका देने के लिए आपका धन्यवाद। रेल मंत्री जी हमारे मित्र हैं, चाहे वह सुरेश प्रभु जी हों या मनोज सिन्हा जी हों, इसलिए मैं किसी मुद्दे पर उनकी निंदा नहीं करना चाहता हूं। मैं जो कुछ कह रहा हूं उसे आप सुझाव के रूप में लेने का प्रयास करें। हम लोग अक्सर यह कहते हैं कि रेलगाड़ी हमारे देश की जीवन रेखा है, हम इसे लाइफ लाइन मानकर चलते हैं। रेल देश को एक सिरे से दूसरे सिरे से जोड़ता है, वह राष्ट्रीय एकता का भी प्रतीक है। दो-तीन करोड़ लोग रोज इस रेलगाड़ी की सेवा लेते हैं, उसके द्वारा सफर करते हैं। हमारे देश का अगर कोई सबसे बड़ा पब्लिक ट्रांसपोर्ट हैं तो वह रेलवे है जो सबसे ज्यादा माल ढुलाई करता है। आज दुःख की बात यह है कि अगर किसी यात्री को कंफर्म टिकट मिल जाए तो अपने आप को भाग्यशाली समझता हैं, उसकी इच्छा यही होती है कि उसका सफर सही ढंग से गुजर जाए। हर बजट की तरह इस बजट में भी रेल मंत्री द्वारा आश्वासन दिया गया है कि भविष्य में बुनियादी जनसुविधाओं को सुधारने की कोशिश की जाएगी। एक आम यात्री यही चाहता है कि सफर के दौरान वह समय पर पहुंच जाए और उसके साथ जो बुनियादी सुविधाएं हैं जैसे स्वस्थ भोजन, बेडरोल और साफ-सफाई जो बहुत ही आवश्यक है, वह बुनियादी सुविधाएं चाहता है। उसकी यही इच्छा होती है कि उसकी गाड़ी समय पर पहुंच जाए और उसका समय नष्ट न हो। हम लोग लगातार कई वर्षों से देख रहे हैं कि रेलवे में सिर्फ कॉस्मैटिक परिवर्तन आते हैं, सरकार की तरफ से प्रस्ताव आता है, बजट में उन बातों का जिक्र होता है लेकिन उसके बाद हम फिर वहीं पहुंच जाते हैं, जो बुनियादी परिवर्तन होना चाहिए वह दिखाई नहीं पड़ता है। आज कोई भी रेल से सफर करता है तो उसे इसी बात की चिंता होती है कि किसी तरह से उसका सफर सही ढंग से कट जाए। टॉयलेट की क्या हालत है, भोजन किस प्रकार मिल रहा है, बेड रॉल की क्या स्थिति है, इन तमाम चीजों पर यात्री चिंतित और परेशान है।

मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री जी कभी बगैर अपनी पहचान बताए रेल में सफर करें तो उनको यात्रियों की परेशानियों का अंदाजा हो जाएगा कि वह किस तरह से उसे झेलता है। मैं रेलवे स्टेशन पर पार्किंग की तरफ भी रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं, आज पार्किंग में केऑस जैसी स्थिति बनी हुई है, आप दिल्ली जंक्शन और उसके आसपास जाकर देखें तो आपको महसूस होगा कि किस तरह से वहां यात्रियों को परेशानियां झेलनी पड़ती हैं। यह बजट एक तरह से अच्छा है कि इसमें रेल भाड़े में कोई बढ़ोत्तरी नहीं हुई है लेकिन मैं बताना चाहता हूं कि प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से रेल भाड़े में पिछले साल नवम्बर में ही बढ़ोत्तरी की गई, जिसमें ऊचे दर्जे के किराए में 4 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी हुई, तत्काल टिकट की कीमत भी बढ़ाई गई और उसका दायरा 10 से 30 प्रतिशत किया गया, टिकट रद्द करने पर दोगुनी शुल्क लगाने की

घोषणा की गई और इन सब चीजों के लिए रेल बजट का इंतजार नहीं किया गया। मुझे याद है कि यूपीए सरकार के समय इसी प्रकार से रेल भाड़ा बढ़ाया गया था, ढुलाई का भाड़ा बढ़ाया गया था। उस समय नरेन्द्र मोदी जी गुजरात के मुख्यमंत्री थे उस रूप में उन्होंने देश के तत्कालीन प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह जी को पत्र लिखा था और इस बात पर आपत्ति जाहिर की थी कि जो बढ़ोत्तरी हुई है वह रेल बजट में होना चाहिए था इससे पूर्व नहीं होनी चाहिए थी। जब से नरेन्द्र मोदी जी के प्रधानमंत्रीत्व में नई सरकार आई है तब से लगातार हम देख रहे हैं कि रेल भाड़े में इजाफा हो रहा है। रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट में 2020 का लक्ष्य रखा गया है जबकि हम सभी और देश जानता है कि सरकार को जो मेनडेट है वह 2019 का है, अगर ये 2019 तक की योजना बनाते तो वह बेहतर होता, इसमें वह चूक गए। बजट की जो भाषा है उसको अगर हम देखें तो यही जाहिर होता है कि पूरा काम 2020 से पहले पूरा नहीं होगा। इसमें कहा गया है कि अनमैन्ड क्रॉसिंग 2020 तक समाप्त कर दिया जाएगा, सरकार ने इस रास्ते पर ठीक से कदम भी नहीं बढ़ाया है और अंडर ब्रिज, ओवर ब्रिज की बात कही गई है उसे पूरा कर लिया जाएगा, अगर यह काम पूरा हो जाए तो बहुत अच्छी बात है इससे रेलवे में जो एक्सीडेंट होते हैं उसमें काफी कमी आ सकती है।

सभापति महोदय, पिछले बजट में रेल मंत्री जी ने जो लक्ष्य रखा था उस लक्ष्य की प्राप्ति नहीं हो पाई है, रेलवे की माली हालत भी अच्छी नहीं है, नए बांड जारी करने की साख नहीं है। रेल मंत्री जी ने एलआईसी से 10,5000 करोड़ रुपये मुहैया कराने का वादा किया है, यह बहुत अच्छी बात है। आज रेलवे के पास अपने खर्च के लिए भी पैसा नहीं है तो वह कैसे एलआईसी का कर्ज कैसे चुकाएगा, इसे मैं रेल मंत्री जी से जरूर जानना चाहूंगा।

मैं सुरेश प्रभु जी के उस आशावादी नजरिये का स्वागत करता हूं और उम्मीद करता हूं कि वे रेल को सुधारने का काम करेंगे। इस रेल बजट में रेलों की रफ्तार बढ़ाने की बात कही गयी है। यह बहुत अच्छी बात है क्योंकि हम सब चाहते हैं कि रेल की रफ्तार बढ़े और उसमें सुधार आये। खासतौर पर मैं रेल मंत्री जी का ध्यान एनएफ रेलवे की तरफ दिलाना चाहता हूं। इन दिनों प्रधान मंत्री जी का भी ध्यान असम के चुनावों को लेकर एनएफ रेलवे की तरफ काफी है। मैं चाहूंगा कि एनएफ रेलवे की तरफ भी इनका ध्यान जाये, क्योंकि हमेशा एनएफ रेलवे इन चीजों, इन सुविधाओं से पिछड़ जाता है इसलिए उसकी तरफ भी उनका ध्यान जाना चाहिए।

सभापति महोदय, आखिर में, मैं यह कहना चाहूंगा कि बुलेट ट्रेन की बात कही जा रही है। जब से नरेन्द्र मोदी जी हमारे प्रधान मंत्री बने हैं, वे लगातार इस बात का दावा कर रहे हैं कि बहुत जल्दी देश में बुलेट ट्रेन आयेगी और चलायी जायेगी। यह बहुत अच्छी बात है। अगर रेलवे में आधुनिकीकरण होता है, तो अच्छी बात है, लेकिन हमें समय और ज़मीनी सच्चाई को भूलना नहीं चाहिए। आज हमारे देश में जो लोग

सफर करते हैं चाहे किसान, मजदूर, छात्र या नौजवान हो, उनके पास आज आर्थिक रूप से तीसरे दर्जे में भी चलने की सलाहियत नहीं है, यानी वह इतना कमजोर है। आज हम बुलेट ट्रेन की बात कर रहे हैं। अब बुलेट ट्रेन पर वही लोग सफर करेंगे, जो हवाई जहाज के सफर का आनंद लेते हैं, क्योंकि बुलेट ट्रेन और हवाई जहाज के भाड़े में ज्यादा अंतर नहीं होगा।

आज हमारे देश में बुलेट ट्रेन से ज्यादा पैसेंजर्स ट्रेन चलाने की आवश्यकता है। हमारे मजदूर जो एक जगह से दूसरी जगह रोजी-रोटी के लिए जाते हैं, उन्हें हम सुविधा दे सकें, तो मैं समझता हूं कि वह हमारे लिए ज्यादा जरूरी था। आज की परिस्थिति में हमें उन 90-95 प्रतिशत लोगों के बारे में सोचना चाहिए, जो ट्रेन में सफर करने लायक नहीं है। उनकी आर्थिक स्थिति उतनी मजबूत नहीं है। लेकिन अगर हम उनको बुलेट ट्रेन का सपना दिखा रहे हैं, तो मैं समझता हूं कि इसकी अभी आवश्यकता नहीं थी। इन तमाम चीजों को ध्यान में रखते हुए मैं रेल मंत्री जी से यही कहूंगा कि आपसे हमें और देश को बहुत उम्मीदें हैं कि आप रेल को सुधारने की कोशिश करेंगे और उसकी दशा बदलने का प्रयास करेंगे।

अंत में, मैं अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में कहना चाहूंगा, क्योंकि एनएफ रेलवे से जुड़ी हुई बहुत समस्याएं हैं। मैं उन समस्याओं को यहां पढ़कर सदन का समय बर्बाद नहीं करना चाहता। अगर आपकी इजाजत हो, तो मैं उसे ले करना चाहता हूं। धन्यवाद।

***श्री आलोक संजर (भोपाल):** मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने रेल बजट के समर्थन में मुझे अपने विचार रखने का अवसर दिया है। मैं आज रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी के सम्मान में दो पंक्तियों कहना चाहता हूं कि- ''मेहनतकश इंसानों को, यह दुनिया करे सम्मान'', वाकई आपने अथक परिश्रम व सकारात्मकता के साथ रेल यात्रियों की सभी सुविधाओं को ध्यान मे रखा है।

हम सब अवगत हैं कि हाल के वर्ष में भारत में एक समृद्ध मध्यमवर्गीयों की संख्या में वृद्धि हुयी है, जिसके कारण रेल यातायात में और अधिक बेहतर सुख सुविधाएं दिये जाने का दबाव बढ़ता जा रहा है। सभी सुख सुविधाओं के दृष्टिगत वर्तमान बजट में जो घोषणाएं सामने आयी हैं, उसमें सबसे महत्वपूर्ण यही थी कि सुख सुविधाओं के नाम पर यात्रियों पर कोई किराया वृद्धि नहीं की गयी है।

वर्तमान बजट की सराहना करते हुये यह कहना चाहता हूं कि बजट में साफ सफाई, स्टेशनों के सौन्दर्यीकरण का काफी ध्यान रखा गया है, जो नितांत आवश्यक था। मध्य प्रदेश व भोपाल की जनता की तरफ से मैं विशेष धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं कि आपने राजधानी भोपाल के हबीबगंज रेलवे स्टेशन को देश का पहला मॉडर्न रेलवे स्टेशन बनाने की शुरूआत की है।

आज आम नागरिक भी सराहना कर रहा है कि देश के अनेक स्टेशनों पर सीसीटीवी, कैमरे लगाने का भरोसा भी देश में बढ़ते आतंकवादियों के खतरों को देखते हुए आवश्यक एवं सही कदम है। इस रेल बजट में आने वाली चुनौतियों से निबटने के लिए भारतीय रेल के पुनर्गठन, पुनर्निमाण के लिए जो नारा दिया है '' चलो मिलकर कुछ नया करें'' इसको चरितार्थ करने की आवश्यकता है, इसके लिए बजट निर्माता आदरणीय मंत्री जी की कार्यनीति के तीन स्तम्भों नव अर्जन, नव मानक एवं नव संरचना के आधार पर कार्य किया जायेगा। मैं इसका उदाहरण देना चाहता हूं कि राजधानी भोपाल कि रेल कोच फैक्ट्री में वहां के अधिकारियों एवं कर्मचारियों ने नए डिब्बे बनाने की चुनौती को स्वीकार किया था। जहां पहले मात्र पुराने डिब्बे का नवीनीकरण किया जाता था, लेकिन उन्होंने महामना एक्सप्रेस, सर्वसुविधा युक्त डिब्बें का निर्माणकर दिखा दिया है। सकारात्मक वेव्स के साथ सब चलना चाहते हैं, इसका परिणाम है।

मैं आग्रह करना चाहता हूं कि भविष्य में भी भोपाल कोच फैक्ट्री का सही सदुपयोग कर और नए आधुनिक डिब्बे बनाने का लगातार अवसर दिया जाना चाहिए।

यात्रा बीमा के अंतर्गत यात्रा बुकिंग के समय ही यात्रा बीमा उपलब्ध कराया जाए, साथ ही वेटिंग समय में घंटे के आधार पर बुकिंग सुविधा का कार्यभार आईआरसीटीसी को सौंपने का निर्णय लिया है। वहीं

---

* Speech was laid on the Table.

जननी सेवा के तहत गाड़ियों में बच्चियों के लिए खानपान के पदार्थ, शिशु आहार, गरम दूघ, गरम पानी उपलब्ध कराने का बिल्कुल सही निर्णय है, इससे आमजन लाभान्वित होने वाला है।

रेल बजट में सबसे विशेष बात यह है कि दिव्यांगों की सुविधा का ध्यान रखा गया है, मंत्रीद्वव ने दिव्यांगों के लिए शौचालय व व्हील चेयर जैसी सुविधाओं का विशेष ध्यान रखा है। अब दिव्यांग यात्री ऑनलाईन व्हील चेयर की बुकिंग भी करा सकेंगे, साथ ही दृष्टिबाधि यात्रियों के लिए ''ब्रेल इन बेल्ड'' सवारी डिब्बों का प्रावधान रखा गया है। स्टेशनों पर उनकी सहायता करने के लिए रेल मित्र सेवा और बैटरी चलित कारें चलायी जायेंगीं। साथ ही एवन श्रेणी स्टेशन के प्रत्येक प्लेटफार्म पर दिव्यांग यात्रियों के लिए कम से कम एक शौचालय बनाया जायेगा।

इस रेल बजट में भोपाल की जनता की तरफ से नम्र निवेदन करना चाहता हूं कि भोपाल से पूणे एवं भोपाल से छपरा नयी ट्रेन अवश्य चलायी जाये। भोपाल-लखनऊ एक्सप्रेस को प्रति दिन चलाया जाये।

इस बजट में महत्वपूर्ण बात यह भी है कि 20 मीटर की छत पर वर्षा जल संग्रहण प्रणाली अपनाने की घोषणा की गयी है। रेलवे ने अपने भवनों में यह प्रणाली लागू कर पानी बचाने का अच्छा प्रयास किया है। देशभर में रेलवे के हजारों भवनों में यह पद्धति अपनाई जाती है तो पानी की बचत होगी और रेलवे को भी सहजता से पानी मिलेगा।

पिछले काफी समय से कुलियों के लिए एक ही तरह की ड्रेस प्रचलन में रही है। बजट में नई ड्रेस व कुली की बजाय सहायक नाम दिए जाने से कुलियों में उत्साह है।

गैंगमैन को वायरलैस सेट मिलने से काम काफी आसान हो जाएगा। वरना लाईन पर काम करते वक्त दुघर्टना का अंदेशा हमेशा बना रहता था।

रेलवे ने वरिष्ठ नागरिकों के लिए 120 लोअर सीटें देने की सराहनीय घोषणा की है। बुजुर्गों को ऊपर या बीच की सीट से उतरने चढ़ने में काफी परेशानी होती थी, उम्मीद है कि यात्रा में अब इस परेशानी से निजात मिल जाएगी। बजट में ऐसी कई बातों को ध्यान में रख कर आम जन को असुविधाओं से मुक्त करने की दृष्टि का बजट है। आमजन को लाभान्वित करने वाले बजट का मैं समर्थन करता हूं तथा साथ ही देश के यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी एवं रेल राज्य मंत्री श्री सिन्हा जी का मैं अभिनन्दन करता हूं।

*** श्री गणेश सिंह (सतना):** प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार का यह दूसरा रेल बजट है जिसमें यात्रियों की सुविधा तथा रेलवे की संरचना को मजबूत करने तथा रेलवे को प्रौद्योगिकी के साथ पूरी तरह जोड़ने पर जोर दिया गया है। भारत के आजाद इतिहास में पहली बार गरीबों के लिए रेलवे द्वारा अंत्योदय एक्सप्रेस तथा दीनदयालु अतिरिक्त डिब्बे सवारी गाड़ियों में लगाए जाएंगे। 139 परियोजनाएं जो पहले की हैं उन सभी में कार्य प्रारंभ है तथा उनको धनराशि की कमी नहीं होने दी जाएगी तथा रेल मार्गो का निर्माण जो 4.3 किमी. प्रतिदिन था अब बढ़कर 7 कि.मी. प्रतिदिन हो गया है। इसे वर्ष 2019 तक 19 कि.मी. प्रतिदिन करने का लक्ष्य है। इससे 14 करोड़ नये श्रम दिवस बढ़ेगे। 30 प्रतिशत नई रेल लाइनों को बढ़ाने का लक्ष्य है। इससे उन क्षेत्रों में विशेष रूप से पूर्वोत्तर राज्यों एवं पहाड़ी क्षेत्रों में रेल का नेटवर्क बढ़ेगा। बजट में 2000 कि.मी. रेलमार्गों का विद्युतीकरण किया जाएगा। 40 करोड़ की लागत से 2 बड़े रेल कारखाने स्थापित किये जाएंगें, जिससे लाखों लोगों को रोजगार मिलेगा। रेलवे की सभी भर्तियां ऑनलाइन होंगी। बजट में बुजुर्गों के लिए 50 प्रतिशत नीचे की बर्थ तथा महिलाओं के लिए 33 प्रतिशत बर्थ आरक्षित होंगें। इस कदम की सर्वत्र सराहना हो रही है। 2020 तक सभी को आरक्षित बर्थ दिये जाने की शुरूआत की जा चुकी है। सभी स्टेशनों को डिजीटल नेटवर्क से जोड़ा जा रहा है। 400 स्टेशनों को पीपीपी मॉडल में दिया जा रहा है। 17000 जैव शौचालय तथा 475 रेलवे स्टेशनों को स्वच्छ भारत के साथ जोड़ा जाएगा। गाड़ियों में खुला शौच बंद करने पर जोर दिया गया है। देश के अंदर सभी समपार बंद होंगें। सभी हाल्ट स्टेशनों को वाणिज्यिक स्टेशन बनाया जाएगा। 311 रेलवे स्टेशानों में सीसीटीवी कैमरे लगाकर अपराध पर नियंत्रण किया जाएगा। 182 हेल्पलाइन को उजागर किया गया है। आरक्षित यात्रियों के लिए 'हम सफर', 'तेजस' एवं 'उदय' एक्सप्रेस गाड़ियां जो पूरी तरह से वातानुकूलित होंगी, आवश्यकतानुसार रेलमार्गों से चलायी जायेंगी। इसी में इसे मेरे लोक सभा क्षेत्र सतना से मुम्बई के लिए चलाये जाने की मांग है। रेलवे अब अपना विश्वविद्यालय बनाना चाहता है। वर्ष 2016-17 के बजट में 1 लाख 84 हजार करोड़ के राजस्व की उम्मीद है। 2.5 गुना निवेश बढ़ा है। बिना किराया तथा मालभाड़ा बढ़ाये वगैर 8720 करोड़ के बचत की उम्मीद है। 124 सांसदों ने यात्री सुविधाओं को बढ़ाने के लिए प्रधानमंत्री जी की अपील पर रेलवे को सांसद निधि दी गयी है। मैंने भी अपने लोक सभा क्षेत्र के सतना रेलवे स्टेशन के लिए सांसद निधि दी है किन्तु कुर्सियों में नाम नहीं लिखा गया। नयी टैक्नोलॉजी के तहत मालगाड़ियॉ अब 50 कि.मी. प्रतिघंटा तथा यात्री गाड़ियॉ 80 कि.मी. प्रतिधंटा की रफ्तार से चलेंगी। 10 नये मालगोदाम बनाए जाएंगे। बजट में किसानों के उत्पाद जैसे फल, सब्जी, दूध औषधि शहरों में अच्छे दाम पर बेचने के लिए यात्री गाड़ियों में लदान की

---

* Speech was laid on the Table.

सुविधा देना आवश्यक है। रेलवे ने लॉजिस्टिक पार्क तथा वेयर हाउस पीपी मॉडल में बनाने का निर्णय लिया है।

मैं रेल मंत्री जी का कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं की तरफ ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं। आशा है, उन पर अमल करेंगें। मैं पश्चिम मध्य रेलवे के जबलपुर मंडल में सतना जिले से आता हूं, जहां से रेलवे को सीमेंट, क्लिंकर, लाइम स्टोन, बॉक्साइट के लदान से करोड़ों की आय होती है। सतना रेलवे स्टेशन से 200 कि.मी. पर जबलपुर है। अतः सतना में मंडल रेल प्रबंधक का सब कार्यालय खोला जाये। ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन का कार्य सतना से नागौद, पन्ना, रीवा से सीधी का कार्य जल्द प्रारंभ कराया जाय। सतना में अनुरक्षण एवं टर्मिनल सुविधा कैमा स्टेशन में दी जाए। सतना रेलवे स्टेशन में रेलवे कॉलोनी की तरफ चौथा प्टेलफार्म बनाया जाय। स्पोर्टस कॉम्प्लेक्स बनाया जाय। रीवा-सतना रेलमार्ग में बम्हौरी के पास छिबौरा सज्जनपुर सड़क पर फाटक के पास ओबरब्रिज तथा सतना-जबलपुर रेलमार्ग के उचेहरा फाटक में ओवरबिज तथा धतूरा मे अंडरब्रिज बनाया जाये। गाड़ी नम्बर 12185/86 के साथ एकीकृत कर 11703/04 गाड़ी को रात्रि सेवा के रूप में परिचालित करने हेतु पश्चिम मध्य रेलवे ने प्रस्ताव रेलबोर्ड को भेजा है। उसे तत्काल स्वीकृति दी जाये।

कुछ महत्वपूर्ण मांगें हैं- गाड़ी नं.11451/11452 रीवा जबलपुर इंटरसिटी का बगहाई एवं झुकेही में स्टापेज दिया जाए। जैतवारा रेलवे स्टेशन में रीवा आनंद विहार 12427/28 एवं कानपुर दुर्ग बेतवा एक्सप्रेस 18204/18205 का स्टॉपेज दिया जाए। मझगवां रेलवे स्टेशन में कामायनी एक्सप्रेस गाड़ी नं. 11071/11072 एवं रीवा आनंद विहार 12427/28 का स्टॉपेज आरक्षण सुविधा सहित दिया जाए। गाड़ी नं.12189/90 महाकौशल एक्सप्रेस का उचेंहरा में स्टॉपेज दिया जाए। सतना रीवा से मुम्बई के लिए नई यात्री गाड़ी चलाई जाये। सतना स्टेशन में एस्केलेटर सीढ़ी का निर्माण शीघ्र कराया जाए। कैमा या जे.पी. सायडिंग में माल गोदाम को स्थानांतरित कराया जाए। सतना में टर्मिनल एवं अनुरक्षण की सुविधा दी जाये। मैहर रेलवे स्टेशन में गाड़ी नं. 12295/12296 संघमित्रा एक्सप्रेस एवं 12167/12168 दादर वाराणसी एक्सप्रेस का स्टॉपेज दिया जाए। रीवा आनंद विहार गाड़ी संख्या 12427/28 को आनंद विहार स्टेशन से बढ़ाकर नई दिल्ली स्टेशन तक चलाया जाए।

सतना में स्पोटर्स कॉम्प्लेक्स का निर्माण कराया जाए। रीवा से नागपुर ट्रेन रात्रि 8 बजे नागपुर के लिए चलाई जाए तथा प्रतिदिन की जाए। सतना के सभी विभागों में ऐसा देखा जा रहा है कि स्टॉफ की कमी है, जिसमें स्टॉफ को काम का दबाव रहता है, रेलवे कर्मचारी की कमी को भरा जाए। रीवा इन्दौर ट्रेन के समय में परिवर्तन और स्लीपर ए.सी. कोच लगाया जाए तथा ओण्हर नाहर नाम दिया जाय। सतना क्षेत्र के मरीजों को इलाज हेतु नागपुर जाना पड़ता है, गाड़ी संख्या 12160/12159 जो जबलपुर से अमरावती व

अमरावती से जबलपुर तक चलती है, उसे सतना रीवा तक बढ़ाया जाए। जबलपुर इन्दौर गाड़ी संख्या 11472/71 को रीवा तक बढ़ाया जाए, क्योंकि रीवांचल गाड़ी संख्या 12186/85 एक्सप्रेस में हमेशा भीड़ रहती है, जिससे की रेलवे राजस्व की आय होगी। गाड़ी संख्या 22938/37 रीवा राजकोट रीवा एक्सप्रेस के फेरे बढ़ाये जाए। गाड़ी संख्या 12427/28 रीवा आनंद विहार एक्सप्रेस नैनी स्टेशन पर अत्याधिक लेट हो रही है। उत्तर मध्य रेल इसका कोई हल नहीं निकाल पा रहा है । मेरा सुझाव है कि इसे इलाहाबाद की बजाए वाया कर्वी, बान्दा कानपुर चलाया जाए, जिससे टाइमिंग ठीक हो जाएगा। मेमु मेनटेनेंस शेड का निर्माण सतना में किया जाए क्योंकि सर्वाधिक आय देने वाला क्षेत्र है।

[*]**DR. K. GOPAL (NAGAPATTINAM):** First of all, I would like to thank the railway ministry for taking some initiative to improve amenities and face lifting two major railway stations namely Nagapatinam and Velankanny in the Nagapatinam constituency. As we all know, Nagapattinam Parliamentary Constituency consist of six assembly constituencies equally divided in the revenue districts of Nagapattinam and Thiruvarur, having three religious pilgrimage centres namely Velankanni for Christians, Nagore for Muslims and Nallar for Hindus, and millions of domestic and international pilgrims throng these shrines throughout the year, yet , there isn't enough train service or any major railway station/junction in this part of coastal region to connect people to the rest of the country.

The gauge conversion work for about 100 kms distance within the constituency was undertaken by Southern Railway in the year 2001 and even after 15 years of budget allocation, the work in incomplete. Therefore, drawing your attention to the inordinate delay caused to this project specially Tiruvarur to Pattukoti, kindly expedite it.

Nagapattinam being the coastal district head quarter also manages three pilgrimage centers and salt fields of Vetharanyam which requires frequent rail service to connect people to other towns and cities in the country. Presently, trains running from Mannarkudi or ending at Mannarkudi is not accessible to commuters or outstation pilgrims from Nagapattinam, Nagore, Velankanni and Karaikal, because the station is very remotely situated in a tashil head quarter. Thus, the train service of Thiruvarur-Kovai Chemmoli Express (16615), Tirunelvell-Tirchy (22628) and Palakad-Tirchy (56848) Inter city trains, be extended to Nagapattinam.

After the gauge conversion, it is expected to increase service and introduce new trains to connect people, otherwise the purpose of laying broad gauge becomes worthless. So we want the southern railway to increase train service or

[*] Speech was laid on the Table.

introduce new trains between Nagapattinam to 'Chennai, Nagapattinam to Bangalore, Nagapattinam to Coimbatore or intercity trains are very much required to promote export and tourism .

There are frequency of trains on the Trichy-Tanjur-Kumbakonam-Mayladuthurai route. At the same time, there is less frequency of trains in the Nagapattinam-Tiruvarur-Mayladuthurai route, even trains starting form Mannarkudi does not pass through the latter rout. Therefore, students, patients, employees, tourists and traders commute a long distance by road ways to reach nearby towns. Hence, frequency of train service is urgent. At the same time, I wish to point out here, the train No. 16179/16180 Mannai Express was originally introduced and scheduled to pass through Koradacherry, Tiruvarur, Nannilam , Poonthottam, Parrelam but the train enver seen the route proposed, people feel betrayed and they expect the route of the train to be rescheduled immediately. Also train No.16105/16106 Tiruchendur-Chennai Express can be enrouted via Tiruvarur.

The Nagore dargah is a major pilgrimage centre that attracts pilgrims from all walks of life; tourists from across the country and the world over come here by train. The facilities such as accommodation, public utility, basic amenities, cleanliness are lacking in and around railway station, including Railway Protection Force. In order to make Nagore as a tourist destination, facelift of the station is required immediately and it should be connected to other pilgrimage centres by railway. In this regard, train numbers 56874, 56876,56878 running between Mayiladuthurai-Villupuram should be extended to Nagore.

As the growing population in the rural area depend on the railway for commuting, it also requires new stoppages at Kivalur and Nannilam stations and computerized ticket booking/ reservation counters are required to be set up at Nannilam and Velankanny stations to enable the passengers to have a planned journey. In the same way, Tiruvarur railway computerized booking counter should be kept functioning till 8pm like any other major station's booking centre.

For the safety of pedestrian, the unguarded level crossings should be blocked and either make under pas or over bridge. It has been a long standing demands of 100 villages across the Devour railway crossing to have an underpass to avoid any untoward incidents happening while villagers crossing the track. The railway department has not taken proactive steps to construct underpass till day. Therefore, it is very important to construct it without delay.

Under construction Tiruvarur-Pattukottai gauge conversion falls in Muthupettai railway station. Muthupettai is 125 years old and houses the tomb of holy saint Hazarath Hakkeem Shaihu Dawood Kaamil Valiyullah's a thousand years old dargha visited by thousands of devotees every day,. Therefore, regrade the station with facilities and basic amenities. There is also Udayamarthandapuram bird sanctuary adjacent to this station.

Over all to benefit my people, the Railway Ministry must take steps to extend Ponmalai-Tanjore double line project up to Karaikal. It would enable the southern railway to increase train service during day time and ensure goods movement to the rural India.

I hope the Railway Ministry will consider the demands from my constituency and fulfill it accordingly.

[*]**SHRI A. ARUNMOZHITHEVAN (CUDDALORE):** The budget contains not much for the State of Tamil Nadu and even the projects demanded by our Hon'ble Chief Minister Dr. Puratchi Thalaivui Amma could not find a place in it and it is shocked that no specific project were announced, and the only relief was that there has been no increase in fares. Our Hon'ble chief Minister Puratchi Thalaivi Amma has welcomed it wholeheartedly because our Hon'ble Amma cannot see taxing and sufferings of the poorer section of our society.

Another interesting part of the Railway budget is that the decision to set up Rail Auto Hub at Chennai and North –South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai and enhancement of passenger amenities, including issues relating to safety of women, greater access to differently abled and senior citizens. Our Hon'ble Chief Minister has demanded that the proposed East Coast Corridor terminating in Viajawada should have been extended to Thoothukudi and similarly upgradation of Srirangam and Rameswaram railway stations.

I take this opportunity to urge upon the Hon'ble Railway Minister to urgently implement the following demands. Cuddalore –Trichurapalli –Train No. 76841 starts form Cuddalore O.T Junctin and pass through Tirupapulliyur Junction, Cuddalore. Cuddalore is a city with its highest population. All the public, major office, industry, trade and even residence people in Cuddalore travel only through Tirupapulliyur, Cuddalore. In this situation, railway ministry should take action to operate Cuddalore- Trichirapalli train through Tirupapuliyur junction, Cuddalore which is 6 kms away from Cuddalore junction.

The train from Cuddalore-Trichirapalli, Train No. 76841 starts from Cuddalore junction from 4th platform every day. Since there is no foot path to cross from 1st platform to 4th platform, the Aged, handicapped and persons with heavy luggage find very difficult to walk through 1st platform to 4th platform by steps. And we request to take action to operate it from 1st platform, as Cuddalore-Trichirapalli Train was operated from the 1st platform in early days.

---

[*] Speech was laid on the Table.

There are no toilet facilities in Cuddalore-Trichirapalli Train. The train starts at 6.00 A.M. and people travel nearly for 5.00 hours and they find very difficult to travel form Cuddalore to Trichirapalli without toilet facilities. So we request to take action to attach toilet facilities in all the coaches.

Cuddalore - Puducherry - Marakanam –Velacherry (Chennai)-ECR Railway project is pending for a long time. Revised Track approval has been given by District Administration. Even after the approval, the project is pending for a longer period in Railway Ministry. We request to take immediate action to approve at least the 1st track i.e from Cuddalore-Puducherry District.

The Cuddalore-Puducherry new Broad Gauge line is part of the Chennai (Perungadi) to Cuddalore Line via Mahabalipuram and Puducherry along the East Coast road of Tamil Nadu /Pudcherry. Cuddalore is a district headquarters under the political jurisdiction of Tamil Nadu and is the nearest Railway Station on the southern side of Puducherry. While Cuddalore is hardly 23km away by road, the existing Rail link is 80 kms long via Villupuram (Puducherry-Villuprram-Cuddalore) which is more than three times the distance!

At present Train No. 16861/16862 Puducherry -Kanniakumari- Puducherry is plying only in this circuitous route via Villupuram wasting fuel, money and time. It takes about two hours to cover an effective distance of hardly 23 Kms and the standing joke in this region is that if someone misses the train at Puducherry he/she can catch the same at Cuddalore just by riding a bicycle!

Karaikkal is an enclave under the political jurisdiction of Puducherry but situated about 160 kmsdown south along the East Coast. One of the long pending requirements of the people of Karaikkal region is a direct train service to their capital i.e Puducherry. This can be only partly fulfilled because even after the completion of Peralam-Karaikkal broad guage line which is progressing fairly well, the people of Karaikkal region will not be able to reach their headquarters directly until and unless the Cuddalore-Puducherry new broad Gauge line is

sanctioned. Thus, the Cuddalore-Puducherry portion of the Chennai (Perungadi) to Cuddalore Line via Mahabalipuram and Puducherry is crucial.

With ten Medical Colleges both government and private put together and many more Private hospitals/clinics catering to the people of the region, Puducherry has become a medical hub next only to Chennai. Naturally, people from all over Tamil Nadu and especially from the Karaikal-Puducherry region flock Puducherry everyday in thousands but with great hardship due to non availability of direct train link between Cuddalore and Puducherry. Also for the elderly and diabetic patients, who suffer from frequent urination, the Cudddalore – Puducherry new Broad Gauge Line will be a boon.

The cumbersome bus journey from Karaikal to Puducherry with its attendant pushing and shoving not to mention its exorbitant fare of around Rs. 90/- will become a thing of the past, if the Cuddalore-Puducherry new Broad Gauge Line becomes a reality. The passenger fare (Karaikkal to Puducherry) will be hardly Rs. 35/-, which will assuage the pain and suffering of poor and downtrodden people of the society.

Length of the track:

(1) Existing route between Puducherry and Karaikkal:
Puducherry-Villupuram-Cuddalore-Mayiladuthurai-Thiruvarur-Nagapattinam-Karaikal=240Km

(2) After the completion of the ongoing Peralam-Karaikal Line:
Puducherry-Villupuram-Cuddalore-Mayiladuthurai-Peralam-karaikal=198 Km

(3) After the sanction and completion of the Cuddalore-Puducherry new borad Gauge Line:
Puducherry-Cuddalore-Mayiladuthurai-Perlam –Karaikal=144 Km

Prophecies of the Cuddalore-Puducherry New Line:

- Rail connectivity will be shorter by about 100 Km

- Travel time will be halved
- Fare will be 35% of the bus fare
- Journey will be smoother with no pushing and shoving
- Availability of water and closet for nature's call

From the above, it can be seen that the Cuddalore- Puducherry new broad gauge line will shorten the distance between Karaikal and Puducherry by a whopping 100 Km and will also be a catalyst in turning this region into a travel and business hub. It will also be a boon for the voiceless poor people in terms of cheap travel to medical hub of this region. In democracy, if the humble voice of the poor and powerless people is not heard by the government, what is the point of running the largest Railway network in the world?

With this I support the budget presented by the Minister for the year 2016-17.

*श्री वीरेन्द्र कश्यप (शिमला): भारत के रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी ने 25.02.2016 को रेल बजट 2016-17 लोकसभा में पेश किया उसका मैं स्वागत करता हूं जिसमें इस वर्ष पूंजीगत योजनाओं के लिए 1.21 लाख करोड़ रूपये व्यय किये जायेगें। इस वर्ष यात्री भाड़ा न बढ़ाने पर मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। इस वर्ष परिचालन अनुपात 92 प्रतिशत रहेगा जबकि पिछले वर्ष यह 90 प्रतिशत था।

इस वर्ष रेल यात्रियों की सुरक्षा पर जहां एक और खास ध्यान दिया गया है वही रेल की स्वच्छता को भी ध्यान में रखा गया है स्वच्छ रेल स्वच्छ भारत मिशन के अन्तर्गत इस वित्तीय वर्ष के अन्त तक 17,000 जैव शौचालय और 475 रेलवे स्टेशनों पर अतिरिक्त शौचालय उपलब्ध कराये जायेंगे। लगभग 1000 रेल गाड़ियों को ''ऑन बोर्ड हाऊस किपिंग'' सेवा के अन्तर्गत लाया जायेगा। ई-टिकिटिंग मशीनों की क्षमता को 2000 प्रति मिनट से बढ़ाकर 7200 प्रति मिनट करने और एक ही समय पर 1,20,000 उपयोगकर्ता इस का उपयोग कर सकेंगे जोंकि पहले 40,000 ही था। वाई-फाई सेवा 400 रेलवे स्टेशनों पर उपलब्ध कराई जायेगी, ग्राहकों को गुणवत्ता पूर्ण भोजन मुहैया कराने हेतु खान-पान सेवाओं में सुधार के लिये योजनाएं बनाई गई हैं तथा प्रत्येक आरक्षित श्रेणी में महिलाओं, दिव्यांगों, अनुसूचित जाति अनुसूचित जनजाति व अन्य पिछड़े वर्ग के लिये खान-पान इकाईयों में आरक्षण लागू किया जायेगा। 7वें वेतन आयोग का तात्कालिक प्रभाव भी शामिल करने के बाद, परिचालन अनुपात 92 प्रतिशत रहने की आशा है रेल मंत्रालय ने वर्ष 2016-17 के लिए साधारण व्यय को 11.6 प्रतिशत तक सीमित रखने का लक्ष्य रखा है जिसमें छठें वेतन आयोग के प्रभाव के कारण वर्ष 2008-09 में में 32.5 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी, जिसके परिणामस्वरूप इस वर्ष बजट अनुमानों से 8,720 करोड़ रूपये की बचत होने का जिक्र रेल मंत्री जी ने किया है जिससे राजस्व की अधिकांश कमी को पूरा कर लिया जाएगा। यात्रियों, खासतौर पर महिला यात्रियों को बेहतर सुरक्षा उपलब्ध करवाने के उद्देश्य से अखिल भारतीय 24×7 हेल्पलाइन नंबर 182 शुरू करने व 311 रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी चौकसी की व्यवस्था करने पर रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं।

इस वर्ष रेल बजट में हिमाचल प्रदेश के लिए 310 करोड़ का प्रावधान किया गया है जोकि पिछले वर्ष से 51 प्रतिशत अधिक है इसमें विभिन्न रेल लाइनों के सर्वेक्षण के लिये भी प्रावधान रखा है। शिमला लोक सभा क्षेत्र में हालांकि इस बार वहां की जनता को काफी उम्मीद थी कि इस बजट मे घनोली से देहरादून रेल लाइन जोकि नालागढ़-बददी-बरोटीवाला-काला अंब-पांवटा साहिब से जाती है जिसका सर्वेक्षण

* Speech was laid on the Table.

वर्ष 2011 में हो गया था इस वर्ष इस लाईन के लिये वित्तीय प्रावधान हो जायेगा। उम्मीद की जा सकती है कि आने वाले दिनों में इस नई लाईन के लिये धन उपलबध कराया जायेगा।

मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि कालका-हरिद्वार में मध्य रेल गाड़ी का परिचालन किया जाये तथा सदभावना एक्सप्रेस ट्रेन नं 12232 को कालका से गोरखपुर तक तथा गरीब रथ को चंडीगढ़ से कालका तक बढ़ाया जाये ताकि लोगों को इस सुविधा का लाभ मिल सके।

*SHRIMATI R. VANAROJA (TIRUVANNAMALAI): I place my respects and gratitude to our beloved leader Dr. puratchi Thalaivi Amma for allowing me to express my views on Railway budget.

Hon. Railway Minister in his budget speech said that the Railway Ministry has Planned to mobilize more than 1 lakh crore fund through investments form external sources. Hon. Railway Minister has also proposed a new infrastructure financing mechanism in this budget. As a new initiative-first of its kind in the country-the Tamil Nadu Infrastructure Fund Management Company has been launched by Hon. Puratchithalaivi Amma which has been functioning successfully.

In order to make Tamil Nadu progressing further in all fields by the year 2023, the Vision 2023 document was released by Hon. Puratchithalaivi Amma. This Vision document highlights about 10 very important railway projecs which are to be implemented in Tamil Nadu at a cost of Rs. 1,88,400 Crore. Other than these 10 projects, another 217 projects are also indentified in the Vision 2023 document. I wish to urge that as stressed by Hon. Puratchithalavi Amma in the memorandum submitted to the Hon. Prime minister, these railway projects should be given utmost priority and the State Government concerned should be made a stakeholder. Tamil Nadu Government has informed its readiness to the Union Government regarding implementation of railway projects under Public-Private Partnerships.

I urge that a dedicated freight corridor should be set up between Chennai and Tuticorin. I also urge the Railway Minister to organize special fund mobilization drive for implementation of high speed rail links between Chennai-Madurai – Kanniyakumari; and Coimbatore- Madurai. Since the commencement of broad gauge conversion, all the train services operating in metre gauge lines were stopped. This had caused disappointment in the minds of rail passengers who relied heavily on railways for transportation in such areas. Some other measures

* Speech was laid on the Table.

taken by the Ministry of Railways in such railway lines are also causing inconvenience to the general public. For example, Tirupati-Rameswaram Express Train (No. 16779/16780) does not have stoppage at Tiruvannamalai since last October 1st, 2014.

Tiruvannamalai is a temple town and is a spiritual centre. The famous Karthigai Deepam Festival of South India and monthly Girivalam (Circumambulation) are some of the aspects which attract lakhs of pilgrims and tourists from all parts of the country and abroad. In order to facilitate the visiting pilgrims and tourists, all Express train going via Tiruvannamalai should have stoppage at Tiruvannamalai. Howrah Express between Puducherry and Howrah should have a stoppage for more time at Tiruvannamalai Railway station. This Express train stops at Villupuram for more than 45 minutes.

I urge that a new train service should be introduced between Puducherry and Bengaluru via Tiruvannamalai. Since this would generate income for railways besides facilitating pilgrims and tourists to visit Tiruvannamalai from northern parts of the country. The train ticket reservation facility is available only during morning hours at Tiruvannamalai railway station, because of which government employees and businessmen are very much affected. On behalf of the people of my Tiruvannamalai constituency, I urge upon the Hon. Railway Minister that the Train Ticket reservation facility should be available up to 8 pm. A parcel office should also function at Tiruvannamalai railway station benefiting tribal people and businessmen for transporting goods to different parts of the State. Hon. Railway Minister has announced that 200 railway stations would be upgraded with modern amentias under Adarsh Railway Stations. I urge that Tiruvannamalai Railway station should be covered under this scheme and infrastructure and basic amenities should be upgraded. A new railway line between Tiruvannamalai and Jolarpettai via Chaugan should be introduced. Chennai-Tirupaththur train is at present made to halt at Jolarpet, I urge that this train service should be extended up to

Tirupaththur. People of this area have to depend on other modes of transport for onward journey to Tirupaththur.

I therefore urge the Hon Railway Minister that the train service must be resumed up to Tirupaththur as it was before.

[*]**SHRI G. HARI (ARAKKONAM):** I express my views on Rail Budget for the year 2016-17 and I thank Hon. Chief Minister of Tamil Nadu Puratchi Thalaivi AMMA for this opportunity.

The Railways are the lifeline of the country and the most preferred mode of transport for the all classes of the society. Being the oldest and the largest railroad networks in the world, ferrying some 23 million people and also 2.65 million tons of goods on its coaches each day, Railways is performing a gigantic task by serving a huge network of 7,172 stations via 12,617 passenger and 7,421 freight trains.

The Railway Ministry has earmarked only Rs. 2064 Crore for various railway projects in Tamil Nadu for the financial year of 2016-17. This is just a marginal increase of Rs. 22 Crore from the previous year's allocation. A survey will be undertaken for a 201 Km new line between Dindigul Sabarimala at cost of Rs 30 lakh. And an amount of Rs. 134 Crore has been allocated in the current Budget for 36 Km link between Morappur and Dharmapuri which was pending for long.

Besides Rs. 250.8 crore has been set aside for electrification of the 228 Km Thanjavur-Villupuram line via Mayiladuthurai and Rs 152.83 crore for the electrification of the 196 Km Bengaluru-Omalur route via Hosur in the current railway budget. Thirteen new Road Over Bridges (ROB) and 84 Rail Under Bridges (RUB) have been sanctioned for the next fiscal for eliminating level crossings. It is announced that two railway electrification works would also be taken up under joint venture in Tamil Nadu.

That's all in the current Rail budget for a progressive State like Tamil Nadu which contributes much to the nation's development. For Indian railways to become an engine of economic growth, all States of the country, especially progressive State like Tamil Nadu should be taken on board. Have you done that?

---

[*] Speech was laid on the Table.

Hon. Railway Minister should ask his conscience to prove this point. Tamil Nadu State deserves more.

As opined by our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Hon. Amma, although the Railway Minister has not hiked passenger fare, the current Budget has failed to meet the expectations of the people of Tamil Nadu. We expect early completion of Railway projects including the double lining of the entire stretch from Villupuram to Kanniyakumari. Even though the Railway capital expenditure is expected to be stepped up substantially to Rs.1.21 crore, it is surprising that no new projects were announced, including projects for Tamil Nadu.

Our AIADMK party wholeheartedly welcomes the announcement of North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai, but we also request that the proposed East Coast Corridor which terminates in Vijaywada should be extended up to Thoothukkudi. This would pave way for fulfilment of Tamil Nadu's long pending request for creation of Chennai-Thoothukkudi Dedicated Freight Corridor. Moreover, we need a specific update on the implementation of the last year Rail Budget.

Several new measures, bio-vacuum toilets, setting up of 1st Rail Auto Hub, commencement of wi-fi system are introduced. The Railway Ministry has to resort to generate revenue from various resources like reducing use of diesel, power and make optimum use of available assets and increased productivity. It is apt to pinpoint that Hon. Minister has initiated action on 139 announcements made in the last year's budget but the progress is yet to be seen. Cleanliness in railways is still an area of more concern.

Measures like introduction of reservation for women in reserved quota, e-booking of tickets for concessional passes, reservation of 50% in lower berth quota for senior citizens, provision of baby food, battery operated services for the senior citizens, providing local cuisines to passengers, sale of tickets through hand held devices and platform tickets through vending machines, etc. would go a long way in augmenting the facilities to the train travelers..

Chennai has grown manifold during the last one decade. With the growth of various industries, especially that IT Sector, there has been substantial increase in the influx of population to the city, which required augmentation of effective transportation system to cater to the increased population in the city. Hon Railway Minister has announced in the current Budget the launching of a new investment framework for developing suburban systems in Chennai in partnership with Tamil Nadu Government. Some other major cities should also be included in such projects.

After mentioning in the Rail Budget, Hon. Railway Minister had recently inaugurated the 1st Rail Auto Hub at Walajabad near Chennai to attract transportation of cars, from roads to rail. Two-third of the revenue for railways comes from freight and 85 per cent of bulk traffic is from a few selected commodities only. Hence diversification of freight operation has necessitated the setting up of a Rail Auto Hub hear Chennai with a loading capacity of 300 vehicles.

I should make a mention that 3 of the 15 ideas which become part of Rail budget were received from rail commuters of Tamil Nadu.

(1) Antyodaya Express, a long-distance, fully unreserved, superfast train service, for the common man to be operated on dense routes;

(2) Setting aside a sum of Rs. 50 Crore for providing innovation grants to employees Start Ups and growth oriented small businesses; and

(3) The Union Government in partnership with the State Governments will operate tourist circuit trains and explore the possibility of revenue sharing model.

Moreover, Railways have proposed to take up on priority, the provision of passenger amenities and beautification on stations at pilgrimage centers including Nagapattinam and Vailankanni Tamil Nadu. But Tamil Nadu has many other pilgrim centers which can be included and need up–gradation.

As a leading industrialized State of the country, Tamil Nadu needs world class infrastructure with better rail connectivity as mentioned by our visionary leader hon. Chief Minister Puratchi Thalaivi AMMA in **Vision Tamil Nadu-2023** document. Hon. Chief Minister of Tamil Nadu, in a letter dated 11 February 2016, addressed to Hon. Prime Minister stressed the need for inclusion of ten important Railway Projects which are crucial for the development of Rail Transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu.

The State has also prioritized the following three projects for implementation through the formation of a Special Purpose Vehicle (SPV) with the participation of the State and Ministry of Railways:-

i) Chennai-Thoothukudi Freight corridor;

ii) High speed passenger rail link between Chennai, Madurai and Kanniyakumari;and

iii) High speed passenger rail link from Madurai to Coimbatore.

Given the importance to these three projects, the Government of Tamil Nadu has already indicated that it would be willing in principle to enter into an MoU with the Indian Railways to set up an Special Purpose Vehicle (SPV) to promote these projects, which are also part of the Madurai Thoothukudi Industrial Corridor. We had also indicated some specific conditions for the establishment of the SPV. Since the land is typically provided by the State Government, this should be treated as part of the State Government's equity contribution to the SPV at market value. Matching equity contributions from the Ministry of Railway could be in cash or in the form of land owned by the Railways or other Central Government departments.

In the case of equity contributions in cash, there should be assurances that these contributions by both sides would be made in time to ensure that projects do not suffer delays due to lack of adequate funding. The governance structure should be well-balanced, with adequate participation by the State Government.

Railway Ministry should engage in constructive discussions on evolving a fair, balanced and acceptable draft of the MoU with Tamil Nadu.

A number of Railway projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budgets have not been commenced do far due to want of sufficient fund allocations. I would like to list those pending projects for which announcements were made. New line form Morappur –Dharmapuri, (a) 5th and 6th line on Chennai to Villivakkam, and (b)new line for Villivakkam and Katpadi Sections, new line from Chidambaram to Attur Via Ariyalur, doubling from Tindivanam to Kanniyakumari, new line from Bodinayakanur to Kottayam, doubling from Renigunta to Arakkonam, 3rd & 4th lines from Attippattu-Gummidipoondi, new line from Jolarpettai to Hosur via Krishnagiri, new line between Mayiladduthurai-Thirukadaiyur-Tharangambadi- Tirunallar –Karaikal, new line from Ramanathapuram-Kanniayakumari via Thoothukudi –Tiruchendur, new line between Karaikudi- Thoothukudi via Ramanathapuram, new line from Karaikal to Sirkazhi, New line from Salem (Namakkal)-Karaikal via Perambalur, Ariyalur and doubling of Thiruvananthapuram to Kanniyakumari via Nagercoil,

Gauge Conversion between Madurai and Bodinayakanur and new line from Bodinayakanur to Ernakulam (Cochin), new line between Dindigul to Kumuli via Bodi and Theni, doubling and electrification of Madurai-Kanniyakumari via Tirunelveli including Nagercoil Junction Terminal facilities, new BG Line between Chennai and Sriperumbudur via Saidapet, new line between Thanjavur and Ariyalur, and new line from Madurai-Karaikudi Via Melur.

I request the hon. Railway Minister that at least these pending railway projects pertaining to Tamil Nadu should soon be implemented.

I once again request that the legitimate share of these investments should be allocated for Tamil Nadu as well. I reiterate the demands of my beloved leader Hon Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalavi Amma as regards implementing various Railway projects in Tamil Nadu with timely and sufficient allocation of funds.

*SHRI K. ASHOK KUMAR (KRISHNAGIRI): I express my views on debate concerning railway budget for the year 2016-17.

The budget contains both positive and negative parts and what is negative part of it is that Tamil Nadu state has not gained much out of it and it is shocked that no specific projects were announced, including several projects which our hon'ble Chief Minister Puratchi thalaivi Amma had requested. The most positive part of the budget is that there has been no increase in fares. Our Hon'ble Chief Minister Amma has welcomed it because our Hon'ble Chief Minister cannot see taxing and sufferings of the poorer section of our society.

Another interesting part of the railway budget is the decision to set up Rail Auto Hub at Chennai and North –South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai and enhancement passenger of amentias, including issues relating to safety of women, greater access to differently abled and senior citizens. Our hon'ble Chief Minister has demanded that the proposed East Coast Corridor terminating in Vijayawada should have been extended to Thoothukudi and similarly upgradation of Srirangam and Rameswaram railway stations.

Since nothing has emerged so far in spite of several communication that I had submitted with respect to the following demands concerning my parliamentary constituency, Krishnagiri in Tamil Nadu, I would like to again urge and reiterate the Hon'ble Minister to kindly intervene and see that these demands which involve meager amount of budget are implemented at the earliest.

1) Allocation of fund for widening of small bridge at Thimjepali of Kelamangalam Union of Krishnagiri District.
2) Widening of railway over bridge No. 306-K on Salem to Bangalore route.
3) Laying of double track in between Bangalore and Salem route.
4) Extension of push and pull train running between Bangalore and Hosur up to Dharmapuri.
5) 10x100 size shelter be provided on 2nd platform at Royakottai station.

* Speech was laid on the Table.

6) Drinking water, toilet facilities and PRS centre should be provided at Royakottai station.
7) Stoppage should be provided at Royakottai and Kelamangalam stations for all the trains passing through these stations.
8) Manning of railway gates between Hosur and Dharmapuri route at Periyanagathunai, T. Kothapalli and Pennakkal crossings or ROB.
9) Train service for 5.30 Hours and 14.00 hours between Salem and Hosur, 10.00 hours and 06.30 hour between Hosur and Salem route.
10) New train service between Mysore and Rameshwaram via Hosur, Salem, Namakkal, Karur, Thiruchirapalli, Pudukottai, Karaikudi, Manamadurai, Ramanathapuram.
11) Rescheduling of trains running through Hosur line in the night time to day time.
12) Renovation, including putting door at rest rooms in Hosur railway station for the safety of passengers.
13) Rail Over Bridge (ROB) at Hosur station to reach ring road.
14) New Railway line from Jolarpet to Hosur via Krishnagiri .

I once again request the Hon'ble Railway Minister to look into the above as assured by him earlier in respect of the said demands concerning my parliamentary constituency, Krishanagiri, Tamil Nadu.

With this I conclude and support the budget for the year 2016-17.

[*]**SHRI T.G. VENKATESH BABU (CHENNAI NORTH):** While welcoming the perspectives and the novelty of the Railway Budget, I cannot but express my anguish that our state Tamil Nadu has been neglected by the Railways for years together, may be, because both the national parties Congress and BJP don't have a political space in Tamil Nadu and they continue to perpetuate this step-motherly attitude though they are risking even their final existence in Tamil Nadu.

This budget is no exception. The Hon'ble Railway Minister himself has gone on record recently at an inaugural meeting at Chennai that Tamil Nadu has been neglected for a very long time.

Among the two states that exist within the periphery of Southern Railway, the left over track for doubling in Kerala is hardly 180 KM, whereas in Tamil Nadu, only 180 KM track might have been doubled.

This pathetic situation prevails in Tamil Nadu in spite of DMK being part of the Central Coalition for the past 17 years, barring a few months and PMK, another Tamil party holding the Railway Minister's post for a decade. Presently, under the rule of NDA, we have got few of the projects cleared and the funds allotted to them. The S.Rly officials expressed to me their happiness that at last after many many years of waiting, they see the funds sanctioned. Fortunately, none of our Tamil parties are partaking in the present NDA Government, that is the express reason, why the funds are slowly forthcoming.

Recently our Amma has written to the Hon'ble Prime Minister to release funds for the 20 Railways projects that were sanctioned from 1998 onwards but they are yet to take off. As part of the 2023 vision document of Tamil Nadu Chief Minister Hon'ble Amma, our Government has proposed 10 Railway projects to the Railway to be taken up on a priority basis. In three of these proposals even MOEs have been signed between the Tamil Nadu state Government and the S. Railway under the SPV mode.

---

[*] Speech was laid on the Table.

But we demand some corrections in the MOE proposals of Railways since it is not totally agreeable to us, to which the Railways administration is not obliging on some pretext. I request the Railways Minister to make necessary arrangements to initiate dialogue on this, so that the ten projects are taken up immediately. When the states have come forward to share the plan outlay, the Railways cannot evade discussing and settling the issue. After all, it is the sole responsibility of the Centre, which the states have come forward to share.

With regard to the two terminals at Chennai, Royapuram and Tambaram, the work on Tambaram terminal that has taken off is slowed down for want of funds . Royapuram terminal was approved by the then Railway Minister, Mr. Sadanantha Gowda, and he even declared that Rs.100 Cr. is initially allotted for the terminal to take off. But that fund, it seems, was not allotted. But the feasibility test is already completed by the Southern Railway and the RITES is to provide the DPR. Necessary funds are to be allotted for these 2 terminals as the present terminals at Chennai Central at Egmore are saturated.

With regard to the Budget for 2016-17, it is evident that no viable solution can be arrived at, to wipe out this malady of resource crunch that has been plaguing Railways for over so many years. Another area of concern is that the traffic earnings of Railways both from passenger fare and freight charges is depleting. It is ultimately understood that nobody will come forward to invest in Railway infra development including the Centre through its budgetary allocation. The Railways are left to mobilize their own internal resources. Now the Railways are caught up in a web that unless infra is developed it cannot earn revenue or unless revenue is mobilized it cannot develop the infra. In Tamil, there is an adage, which means as to whether the marriage is to be conducted after the mental illness is cured or mental illness to be cured after the marriage. Nothing can explain better the problem in which the Railways are trapped.

In the backdrop of this resource crunch, the Railways cannot afford to fritter away its resources. Any investment in any project should necessarily have a

rider that it will yield profitable revenue to Railways. In this respect, the Ahmadabad-Mumbai high speed bullet train project sanctioned in this Budget with the JICA loan at the cost of about Rs.1 lakh crore for 587 KM will be a wasted money. Planning to extend it to another 10,000 track KM at the cost of Rs.22 lakh crores is nothing but foolhardy. It is established that this project is unviable and will eat into Railways assets.

It is finally estimated that about 32 lakh crores is required for the Railways for the completion of all the ongoing and approved projects, Rs. one lakh crores safety fund proposed by Kakodhar committee for safety and the 5.8 lakh crores proposed by the Sam Pitroda committee for the entire modernization of the Railways.

Now we are at a crossroad. This Government has to sit and decide on this issue of optimum allotment of the meager resources of Railways - whether to spend Rs.22 lakh crores in the high speed bullet trains alone or to spend Rs.32 lakh crores for the entire development of the Railways, for its healthy existence. If this House fails to arbitrate on this crucial issue at this crucial juncture, it will be committing, I am sorry to say, a historic blunder.

For example, Railways earn 65% of its revenue from 35% of freight operations and inversely proportionate to it, earn 35% of revenue from 65% of its passenger train operation. It is evident that the Railways should focus more on the freight traffic. Among the 8 dedicated freight corridors initially envisaged, 4 were approved by the Railways and a fund of about Rs.80,000 Crores was allotted to only one of the projects i.e. connecting east and west, which is limping from last year for want of adequate funds. The other 3 projects are not taken up in this budget for reasons best known to everybody. This is the sorry state of prioritizing the Railway projects. More and more dedicated freight corridors will ensure Railways' health.

But the successive Central Governments are siphoning off Railway earnings for their political gains. The Rs. 22,000 Crores subsidy given every year

by Railways for the social obligation of the Centre, is not neutralized by the Centre. The Centre which is funding the pension payments to all its Departments has left Railways to mend for itself to meet out its pension obligations. The Centre which is releasing Rs.5 lakh Crores tax rebate in every of its budget to the corporate, the Centre which is recapitalizing the PSU Banks to wipe out its bad loans running to lakhs of Crores of Rupees, is hesitantly allotting to the Railway's plan outlay a meager sum of Rs. 40,000 Crores, which is barely insufficient. That too, after withdrawing every year Rs.10,000 Crores from the Railways towards the divided and capitation. The estimated black money stashed in foreign countries, if retrieved by the Centre, as it had promised, will be more than sufficient to meet out the Railways' financial crisis. That has become a mirage now.

Railway Budget starts with Rs. 17,000 Crores deficit due to its inability to achieve the earnings targeted in the last fiscal and pension outgo will be Rs.45,500 Crores this fiscal. The 7th Pay Commission obligation is Rs. 32,000 Crores So, Railways have to additionally provide nearly Rs.50,000 Crores for this finance which necessitates more budgetary allocation from the General Budget. Operating Ratio is bound to raise above the 92% mark.

Because of the cross subsidization, the freight traffic is increasingly losing its share to road traffic. This is a deteriorating phenomenon which may bring Railways to a halt.

Given the resource crunch, the total outlay of Rs.1.21 lakh crores is an ambitious target. Last fiscal, the plan outlay was earmarked for Rs. One lakh crores, but Rs.53,000 Crores only could be realized.

Another perennial problem faced by Railways is the average speed at which passenger and goods trains run, which is pathetically the lowest in the world. The Railway Budget proposes to double the speeds. But speed is connected to the increase in the capacity augmentation of the track and rolling stock which demand higher outlays.

NDA Government took a policy decision not to introduce new trains on a populist measure. But new trains are introduced in this budget. Does the NDA start going on the UPA path? Introduction of more trains will only strain the infra more and more.

Even within the available resources, the wastage is significant. More than 30 most precious LHB coaches were idling in the Chennai yards for months together for want of power cars which can be produced in ICF unit. The Railway administration was rudely awakened from its deep slumber by a newspaper report on that. In no time the power cars were readied to pull out these coaches.

The Central Vigilance Commission has reported that in 2014 there was 82% increase in corruption cases from 2013 and most of them were in Railways. According to the CAG report tabled in Parliament on Feb. 2014, Railways lost its revenue to the tune of Rs.2488 Crores between 2008 and 2012 due to lapse in implementation of the dual pricing system introduced in 2008. 65% of the locos purchased by ECR failed within 3 months of their take off. CBI found out that the Rail Neer bottles sold by IRCTC through its private vendors were contaminated due to the Vendors filling up Rail Neer bottles with tape waters.

The Railways have to revisit its policy of corporatization as to whether they are viable or they are white ants eating into Railway earnings. Take the case of IRCTC, which has already become a deadwood. It thrives by e-ticketing, a bonanza given to it by the Railways, to which IRCTC need not do any work. It is incurring heavy loss on tourism, catering, running of tourist trains, etc. So it is high time that Railways take care of such extravaganzas in the name of policy.

As regards Tamilnadu, the proposal to set up the country's first ever Rail Auto Hub is a welcome measure.

I have dealt mainly on the problem areas of Railways. Not that NDA's performance is that bad. When compared to UPA which was totally paralyzed with no vision for the future, NDA Government is proactive and is engaged itself virulently within the constrains.

There are so many novelty and innovative schemes in this budget, like providing 17000 Bio-toilets, etc. There is an explicit concern on the part of the Railways Minister. Within the very limited space provided to him, he has done a good job to be appreciated.

There was lot of expectations from the people of Tamil Nadu that the below mentioned earlier announced projects will be taken up in this budget:- Royapuram and Tambaram as alternative terminals to Chennai Central and Chennai Egmore; Quadrupling of lines (3rd and 4th lines) between Chennai Beach and Attipattu via Korukkupet; Doubling between Villupuram and Dindigul section; Increasing the frequency of suburban Train Services between Chennai Central/Beach- Gummudipoondi, consequent upon declaration of Ponneri as a 'Smart City', traffic would increase in this section in the near future. Keeping this in view, this frequency increase would be considered at least a train for every five minutes. Punctuality in this section is mere 55%. It should also be given a serious thought. Besides, slow pace of construction of ROB and RUBs are the major impediment for delay in trains. The ongoing work of ROB/RUBs over LC No.1,2,3, and 4 are to be expedited as these are busy gates and heavy traffic congestion.

Safety category staffs are vital for safety, like station masters and loco-pilots are forced to work for longer hours without rest. In the Chennai Division, number of posts of station masters are vacant and the services of some of the station masters are being misused in non-safety posts in the Southern Railways;

Developing a new Coaching Terminal at Ennore or Atthipattu in North Chennai -for the growing mega city for serving trains towards New Delhi, Kolkata, Guwahati for which platforms are not presently available at Chennai Central/Egmore stations;

Introducing direct express trains from Ennore to Tirunelveli/ Rameswaram via Royapuram /Chengalpattu;

Improving the services of suburban stations in Chennai -Gudur section to higher standards like Mumbai and to open more ticket counters at all suburban stations as the counters are often crowded.

Upgradation of facilities at the Perambur Railway Hospital, Chennai and all medical care to the patients; Modernisation and augmentation of the production capacity of ICF, Chennai and sanctioning and expediting the doubling of Madurai-Kanyakumari Section;

Status of grant of additional funds for the ongoing Doubling, Gauge Conversion projects like Tiruvarur -Karaikudi, Madurai-Bodinayakkanur and all other ongoing railway projects in the State; Provision of quality food, drinking water, hygiene, and security at all stations/trains and lifts, ramps and escalators at major stations. Particularly, toilets are to be provided at all suburban stations because EMU trains do not have to facility of toilets.

[*]**SHRI C.N. JAYADEVAN (THRISSUR):** I express my views on the Railway Budget 2016-17 on behalf of my party, the Communist Party of India.

The Railway Minister, Shri Suresh Prabhu in his second Railway Budget has given emphasis again on strengthening the network and completing the ongoing and long-pending projects, rather than announcing new ones.

However, the preliminary look at the budget shows that the railway's performance when comparing last year 's revised estimates with the budgeted estimates of the same year has been negative on almost all counts, whether revenue from passenger fare and freight and even expenditures on passenger amenities, new lines and doubling of tracks. Even then, the budget has set a target to earn Rs.1.84 lakh crore from passenger fare and fright business in 2016-17, around 10 per cent higher than the revised target for the current year.

The revised estimates for the operating ratio over the current year shows a deterioration by 1.5 per cent points to reach a disturbing 90 per cent. This is in contrast to the previous year 2014-15 when things turned out better than expected. What is worse is that estimates for 2016-17 project a further deterioration in the financial health of the national carrier with the operating ratio deteriorating by two full percentage points to 92 per cent. What is worst worrying perhaps is that provision under a key head-depreciation reserve fund-which is used to carry out critical repairs like replacing ageing tracks and other assets have been lowered to a paltry Rs. 3,200 crore for next year from the revised estimate of Rs. 5.500 crore for the current year which itself was substantially lower than the budget estimate of Rs. 7,900 crore. The scaling down in the expenditure on the replacement of ageing assets can lead to more accidents and affect the safety of the passengers.

It is widely appreciated that the Railways Minister has kept passenger fares unchanged and promised to double the non-tariff revenue for the ailing national transporter. But one cannot forget that the railways had already tweaked certain concessions and changed refund and Tatkal rules outside the budget during the last

[*] Speech was laid on the Table.

ten months. While cancellation charges were doubled, seats under Tatkal were increased to 30 per cent from 10 per cent in all trains, bringing in more revenue. The Tatkal charges alone will mean an across the board hike of 5 per cent. There is no need to announce a hike in the budget. Also, since November, fares for upper class travel have increased by more than 4 per cent due to the levy of service tax and Swatch Bharat cess, though proceeds from these would not add to the railway revenue. Children between the ages of 5 and 12 years were entitled to a proper berth on payment of half the regular fare. However, beginning April 21, children will be given berth only on payment of full fare, though they can still travel by paying half without berth. According to one estimate the rail fare has gone up by 15 per cent during the last year. These are all done by executive orders as these financial issues are no more to be announced through budget.

As a whole, there are two clear indications in the current Budget. First, most of the services connected with railways will be " privatized " and second, the assets mostly the land in its possession will be sold out.

Though the Railway Minister has not announced any new lines, introduction of any new trains, etc. in his budget, I would like to bring to the attention of the Minister some demands regarding the railway developments and passenger amenities for the people of my constituency, Thrissur for his kind consideration and necessary action.

The construction of Guruvayur-Thirunavaya Railway line and ROB at Guruvayur. Guruvayur may be included in the list of Stations to be provided with passenger amenities and beautification on Stations at pilgrimage centres.

Construction of a wider ROB in place of the existing old one at Diwanji corner on the northern side of Thrissur railway station may be expedited.

Considering the heavy traffic, the signaling system in the Shoranur-Ernakulam sector may be upgraded introducing automatic signaling system.

Morning commuters from Palakkad and Thrissur districts towards Ernakulum lost an old and popular train when the timing of 16526 Bangaluru-

Kanyakumari Express was changed during the previous Time Table revision. After departure of 56371 by 7.09 Hrs from Thrissur, the next ordinary train towards Ernakulam is 16307 by 9.37 Hrs. There is a gap of 2.5 Hrs in the morning peak hour. So a new train from Rameshwaram or Palani to Ernakulam via Pollachi, Palakkad and Thrissur, so as to reach Thrissur by 8.30 Hrs, may be introduced on the newly commissioned Palakkad-Pollachi broad gauge line.

Similarly, the evening commuters from Thrissur to Ernakulam lost a convenient train when the timing of 13351 Dhanbad-Alappuzha Express at Thrissur has been changed from 16.15 Hrs to 14.20 Hrs. The only ordinary train available for them now is 56363 Passenger which is at 17.48 Hrs. A MEMU service leaving Thrissur by 16.30 Hrs may be introduced for the benefit of these commuters.

An intercity Express between Ernakulum and Salem may please be introduced. The proposed train should leave Ernakulum at 05.00 Hrs on all days so as to reach Coimbatore by 09.30 Hrs and finally to reach Salem by 12.30 Hrs. The return trip to start from Salem at 14.30 Hrs to reach Coimbatore by 17.30 Hrs and to terminate at Ernakulum by 22.00 Hrs.

The newly introduced "Local Area Service" (MEMU) based at Ernakulam may be extended to Thrissur.

Punkunnam Station is functioning in the oldest building of our Division. A new building may be constructed at Punkunnam to house the station with all modern amenities.

Ollur is the only Station in Thiruvanthapuram Division or may be in Indian Railway itself, with only one platform for a double line. This is a major bottleneck for the smooth running of trains. So a second platforms at Ollur may be constructed.

Platforms in Pudukkad Station may be upgraded by increasing the length and height.

After construction of two platforms in Nellayi Station of Thiruvananthapuram division situated in Main railway line of Thrissur-Ernakulum and approach road to Nellayi, the number of passenger also increased. The train 56365 Guruvayur-Punalur passing through Nellayi is very much convenient train to various places between Ernkulam and Kollam. So I request the Minister to provide a stop for 56365 Guruvayur-Punalur train at Nellayi at least on an experimental basis for 6 months and the continuity can be decided on the passenger turn out and revenue from the Station.

[*]**SHRI P.K. BIJU (ALATHUR):** I express my views on the railway budget 2016 introduced by the hon. Railway Minister.

At the outset, it is sad to say that the railway budget 2016 has spoiled the expectation of the common man and is just an eyewash. The Budget has highlighted and given priority to the passenger amnesties such as potable water, digital display, toilet cleaning, CCTV surveillance, cancellation facility on 139, wi-fi, baby foods, higher number of mobile charging points, GPS based digital display, naming coolies as sahayak, etc.

But these are routine things and need not to be announced in a budget, which is supposed to bring new direction in Indian railway. No wonder, it appears to me something like a daily maintenance activity and misleading. After all, it is part of the modernisation and technological development and not something to be boasted through a budget. There is no roadmap about regulating the income of the railway and lot of things have been left for the corporate. People were hoping the budget will address the issue of expanding railway and take substantive measures for improving passenger amenities. On both counts, it is seriously disappointing. The overall orientation of the budget is crass privatisation and market orientation with rules for competition and exercise of market power.

What is cooking in the back doors of the Railway Ministry? The railway budget 2016 is nothing but a step towards privatisation and will accelerate the process of privasation in the country. The Ministry is up in arms about reforms. But those reforms are only helping the corporates, not the 'Aam Admi' in our country. The PPP model has globally proved to be a failure in improving railways all across the world. Selling assets is like selling family silver to meet day-to -day expenses. This makes neither economic nor common sense. I am sorry to say that the railway budget is just another political gimmick and I find nothing innovative in this budget.

---

[*] Speech was laid on the Table.

"No hike fare" is just a populist and political appeasing action. The railway budget only highlighting what is going to be done. Let 's talk about what has been done so far. The "No fare hike" is just an eye wash and a mockery of the Indian parliamentary system. Decisions are taken outside the Parliament. Besides that crucial decisions such as fair hike and freight hike are taken much before the announcement of budget. Through this, the government is bypassing and subduing the democratic ethos of our constitution.

In June 2015 Indian Railways hiked the passenger fare for AC coach passengers. Besides, a hike of 0.5 per cent of in freight charges was implemented in June 2015. The railway ministry waited for Parliament session to end to announce up to a 33 per cent increase in its Tatkal charges in December 2015. There were indiscriminate hike in all classes. The minimum Tatkal charges for AC-III tier has been increased from Rs.250 to 300 while the maximum has been hiked from Rs.350 to 400. For Ac-II tier, the hike is from Rs. 300 to 400 as minimum charges, and from Rs. 400 to Rs. 500 as maximum charge. Similarly, increase in the sleeper class Tatkal charges is from Rs.90 to 100 as minimum and from Rs.175 to 200. Also in 2014-15, the blatant steep hike in the passenger and freight fares to the tune of 14.2% and 6.5% respectively was announced before the presentation of the railway budget. The blatant steep hike in the passenger and freight fares announced before the presentation of the railway budget exposed the brazen undemocratic as well as anti-people modus operandi of the Government.

All the Governments so far have found indirect taxation as an easy way to raise finance. All indirect taxes are inflationary. Passenger fare increase would have been a direct levy and could not have been passed on to the common man except by those people who undertake journey for commercial purpose. But nowdays such people mostly go by air. On the other hand, by repeatedly raising freight charges the common man has been hit who hardly uses the railways and it has caused consumer price inflation.

Besides that, Railway Minister does not mention the revenue receipt and expenditure in his speech, which is cardinal to formulation of any Budget. It sounded rather business-like and spoke in a manner which reflected his own lukewarm attitude to the serious job he had at hand. In totality, the railway budget 2016 is devoid of its social responsibility and marks a twist from the overall logic of a state's duties to its citizens. Rather, it reflects and reinforces the neo-liberal paradigm which works for and promotes market logic in governance. Clearly, this budget falls short of expectations of the AAM Admi.

While giving a picture of bright future ahead, we need to have a reality check as well of the previous promises. By November 2015, the Indian Railways had spent only 44% of its capital expenditure budget. It has spent only 41% of funds allocated for doubling and just 37% and 28% on traffic facilities and passenger amenities. No highlights on electrification projects, and common man does not want bullet trains, instead they need more trains, good compartments and neat toilets.

Again, as happened with the earlier budgets this budget, is highly disappointing for Kerala. The long-standing demand of the state for a separate railway zone, track doubling and electrification has not been met. An additional daily train to Bengaluru has been a long felt demand. Implementation of automatic signaling system in the network was yet another. There is no announcement of new lines or even survey thereof, not to speak of the long pending Kanjikkode coach factory. Kerala has acquired 235 acres of land for the Kanjikkode factory. Even after laying the foundation stone before three years, nothing has been done on that land. The green flagging of the suburban railway project between Thiruvanthapuram and Chennai is in the freezer. The proposal to augment existing tracks by installing automatic block signaling with train protection and warning system and running more MEMU trains are also bypassed by the railway budget 2016. In the budget, there is no mention about Nilambur- Mysore railway line. If this is implemented, thousands of Malayalees and people from other states will

be benefitted. There is also need to priorities woman's security at night and early morning timing in Local trains as well in mail trains. Kerala's demand for Railway Over Bridges at Kollengode-Oottara, Muthalamada under Palakkadu division, Enkekkadu, Pottore, Akamala , Mulloorkkara under Thiruvananthapuram division, Subway at Peruvambu are also neglected. The demand for sanctioning stop at Vadakkanchery station for Amrutha express that runs between Palakkadu-Trivandrum was also not taken into consideration.

On development of the stations, the case of Vallathol Nagar Station is very important. Recently the station has been declared as "Adarsh " Station by the Railway Ministry. But, even after the declaration no major improvement is done on basic amenities and infrastructure and still a lot of development could be done with this station. Vallathol Nagar is an important station due to its proximity with many institutions such as Kalamandalam and places such as Malappuram. Presently, only passenger trains have stops at Vallathol Nagar Railway Station. More trains should be allowed stops at this station. It has also good connectivity with road and allotting more stops to the station would be beneficial to the passengers from Malabar region since many of the trains are skipping Shornnur station. Also urgent steps should be taken to transform it an end station of trains starting from Trivandrum. The allocation to the development of Wadakkancherry, Mulamkunnathukavu and Vallathol stations that have been declared as Adarsh Stations is insufficient.

Kerala is a world renowned tourist destination. It is also well known for its beautiful religious destinations. But the insufficient funds earmarked for new lanes, gauge conversion, doubling of lanes and electrification act as a major impediment of the railway development of the state. In order to boost the Pilgrim tourism, a new service should be started between Guruvayur and Mookambika. Gauge conversion of Dindigal-Rameswaram is over and it is proposed to start a new train connecting Guruvayoor-Rameswaram via Palakkadu, Dindigal,

Madurai. This will lift up the pilgrim tourism in the South India and will have a huge revenue generating step for the railway.

Considering the influx of wage labourers from North India, it is very urgent to start new trains between Howra-Trivandrum and Patna-Trivandrum. Urgent steps should be taken to start Mumbai-Trivandrum, Chennai-Trivandrum, Bangalore-Trivandrum, considering the sizeable Malayalee population in these cities. A new lane between Kollengodu-Thrissur is also in the list of long pending demands of Kerala.

Railways land acquisition policies such as compensation and rehabilitation packages are the biggest hindrance to railway development in the already land scarce Kerala. Many projects are either in the shelf or struggle to complete because of this. Angamali-Sabari railway line had started around 20 years back. Still the project is stuck due to litigations on land acquisition. The unrealistic pricing of land by the railway and delay in disbursing the compensation is the major reason. Poor rehabilitation of the people who lost their land due to railway development further deteriorates the situation. Rupees 20 crore for the budget and the 20 crore extra budget earmarked in the railway budget is not enough for the completion of the project. Further, the feasibility study of the Dindigul-Sabarimala route has been done. It is a very important project to the development of the high range in Kerala and the Ministry has to give special attention in to this.

Much of the allotment to Kerala could not be utilised to the fullest due to the absence of an administrative office. It is also requested to reinstate the Chief Administrative Office, which was functioning previously in Ernakulam and it is an urgent priority of Kerala. Also, immediate steps should be taken for the necessary infrastructure and appointment of officials.

I strongly condemn the Railway budget 2016 for its pro-corporates approach, and totally neglecting the regional demands such as Kerala. It is in totality anti-people and is totally undermining the social responsibility of the state towards its citizens.

*श्री चिन्तामन नावाशा वांगा (पालघर):मैं रेलवे मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि ना उन्होंने किराया बढ़ाया, ना माल भाड़ा। उन्होंने गरीबों के लिए अन्तोदय एक्सप्रेस और दीनदयाल कोच, मध्यम वर्ग के लिए हम सफर, उच्च वर्ग को तेजस और धार्मिक पर्यटन के लिए आस्था शक्ति ट्रेन शुरू करने की घोषणा की है। इसके लिए मैं रेलवे मंत्री जी को बधाई देता हूं। यह रेलवे बजट विकास की पटरी पर चलने वाला प्रभु एक्सप्रेस है। इसमें रेल बजट राजनीतिक हथियार बनाने के बजाय उसे जनोपयोगी और ग्राहकों के प्रति जवाबदेह बनाने पर जोर दिया गया है। मंत्री जी ने यात्रियों खासकर गरीबों, महिलाओं और बुजुर्गों के लिए सुविधाओं व रियायतों की नई सौगातें देने में कोई कंजूसी नहीं की है। उन्होंने यात्री की गरिमा, रेल की गति, राष्ट्र की प्रगति, चलो मिलकर कुछ नया करें, नव अर्जुन, नव मानक, व नव संरचना के मंत्रों को संग सात मिशनों के मार्फत रेलवे की क्षमता, कार्यकुशलता आय बढ़ाने का संकल्प व्यक्त किया है। रेल बजट में किराया भाड़ा बढ़ाने का जिक्र नहीं है। इनको पहले ही बजट के दायरे से बाहर रखा है। इनका निर्धारण वक्त, जरूरत और मांग तथा आपूर्ति के हिसाब से होगा।

मंत्री जी ने पिछले बजट की 139 घोषणाओं के क्रियान्वयन का पूरा ब्यौरा दिया है। भविष्य में कार्यक्रमों की झलक दिखाने की कोशिश की है जिसमें गरीबों के लिए अन्त्योदय एक्सप्रेस ट्रेन और दीनदयाल सवारी डिब्बे, मध्यम वर्ग के लिए हमसफर तथा उच्च वर्ग के लिए तेजस गाड़ियां प्रमुख है। उदय नामक रात्रि कालीन डबल डेकर व यात्री एक्सप्रेस का लाभ सभी यात्रियों को मिलेगा। नई सेवाओं से मौजूदा लाइनों पर अधिक यात्रियों को ढोना संभव होगा, जिसमें यात्री यातायात में 30 हजार करोड़ के घाटे को कम करने में मदद मिलेगी।

इस बजट में ऊर्जा संरक्षण और वैकल्पिक ऊर्जा उत्पादनों को और बढ़ावा देने की बात कही है। धार्मिक पर्यटन की संभावनाओं का दोहन करने के लिए आस्था शक्ति ट्रेने चलाई जाने की, आसान टिकट व आरक्षण व्यवस्था, यात्रियों को हर तरह की सूचना के लिए एसएमएस सुविधा का विस्तार, वैक्युम टायलेट, ऑन डिमांड हाउस कीपिंग जैसी ग्राहक सेवाएं देने की व्यवस्था की है इसके लिए मैं मंत्री जी को बधाई देता हूं।

रेलवे ने एक विचारशील बजट तैयार किया है, इसके लिए फिर एक बार मैं रेलवे मंत्री जी को बधाई देता हूं। इस बजट में गरीबों की गरिमा, महिलाओं का गौरव, युवाओं का उत्साह एवं मध्यम वर्ग की मुस्कान बढ़ाने का प्रयास किया है। देश के पिछड़े क्षेत्रों, खासकर उत्तर पूर्वी राज्यों में उत्तर पूर्व की रेलवे कनेक्टिवटी बढ़ाने की दिशा में अच्छा कदम उठाया है।

---

* Speech was laid on the Table.

मेरा चुनाव क्षेत्र पालघर है। पालघर नया जिला अभी बना है। नया जिला होने के नाते मैंने डहानू नासिक रेलवे लाईन, विक्रमगढ़-वाडा-भिवंडी-कल्याण या थाणे रेलवे की मांग की है लेकिन इसके बारे में रेलवे बजट में कोई कदम नहीं उठाये। वसई विराल महानगरपालिका बनी है।

मेरा चुनाव क्षेत्र मुंबई और गुजरात के बीच में आता है। मुंबई से गुजरात उत्तर भारत जाने वाली पश्चिम रेलवे मेरे चुनाव क्षेत्र से जाती है। तारापुर ऊर्जा केन्द्र पालघर जिले में आता है। पालघर, तारापुर, बोइसर, डहानू औद्योगिक क्षेत्र है। भविष्य में यह क्षेत्र तीसरी मुंबई भी हो सकती है। बढ़ती हुई आबादी व औद्योगिक विकास ध्यान में रखकर मुंबई से डहानू तक मेट्रो पोलिटन एरिया जाहिर किया हुआ है और मुंबई की उपनगरीय रेल सेवा बढ़ाई है। मेरे चुनाव क्षेत्र में बसई, विरार नालासोपारा, सपाला, पालघर, बोइसर, डहानू स्टेशन बहुत भीड़ वाले हैं। बसई स्टेशन पर मुंबई, दक्षिण भारत, पूर्व भारत जाने वाली ट्रेने रूकती है। लेकिन अभी तक इन स्टेशनों का अपग्रेडेशन नहीं हुआ है। पालधर स्टेशन जिले का मुख्यालय स्टेशन है। भविष्य में यहां भी उत्तर भारत, दक्षिण भारत जाने वाली और मुंबई जाने वाली उपनगरीय ट्रेने शुरू करनी पड़ेगी। इसलिए पालधर स्टेशन का अपग्रेडेशन तुरंत होना जरूरी है। इसलिए मेरी मांग है कि बसई व पालधर स्टेशन का अपग्रेडेशन तुरंत करें। मेरा चुनाव क्षेत्र आदिवासी बहुल है। आदिवासी क्षेत्र के विकास के लिए डहानू नासिक रेलवे लाईन होना अत्यावश्यक है। यह रेलवे के लिए भी त्वरित बजट में लेना जरूरी है। इसलिए रेलवे से यह प्रावधान करने की मांग कर रहा हूं।

[*]**SHRI K.R. P. PRABAKARAN (TIRUNELVELI)**: I am too happy to express my views on Railway Budget on behalf of my party All India Anna Dravida Munnetra Kazhagam. My constituency Tirunelveli called as "Nellie", is also Municipal Corporation, sixth largest city in Tamil Nadu and the district headquarter of Tirunelveli district. The city is considered as one of the oldest city in Indian subcontinent, around 3,000 years old located on the western bank of the perennial Thamirabarani River in the state of Tamil Nadu in Southern India.

It is a well known city. In each metropolis like Chennai, Mumbai, etc. we can find large number of persons from Tirunelveli. It has 27 railway stations. My constituency people are lacking the accessibility of the railway service and even deprived of the benefits of railway projects as well as other welfare schemes of the Central Governments for nearly two decades. In this regard, it is a great opportunity this constituency is represented by me with the great guidance of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma. Therefore, I feel that it is the duty of me and the people belonging to Tirunelveli Constituency to register our sincere gratitude to our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

At this moment , I would like to welcome initiatives announced in the Railway Budget like a Rail Auto Hub in our state capital, Chennai would cement the city's position as a major automobile manufacturing centre and nil increase in fares, but it has however failed to meet the expectations of the people of the state of Tamil Nadu on the whole.

Hon'ble Minister has recognised the real condition of the pending projects and I hope that he will take more effective measures for the early completion of every approved railway project. The Diamond Quadrilateral high speed rail network would prove a game changer in terms of providing a transport infrastructure backbone for the country.

---

[*] Speech was laid on the Table.

Tirunelveli is well connected with the state capital by Road. Every day from Tirunelveli by road (NH-45B) more than 1000 Lorries and 100s of Omni buses are going out and two private aircraft operate from Tuticorin Airport, which is nearby my constituency. Unfortunately the railway facility to our city Tirunelveli is very limited. Four to five express train crossing Tirunelveli to connect our state capital of Tamil Nadu. Only one Express train start from Tirunelveli is Nellai Express 12631/12632. There is a huge demand for the railway reservation to passenger train. Apart from that, the goods carriage was not supported by the railway. Almost all the goods are transported through roadways, it is costlier than the railways. Even though heavy demand for goods carrying train, it is an economically potential route.

Even though my constituency has the potential of revenue generation and development, but it could not do so because of non-accessibility of proper railway service. I put forward to your kind consideration some of the long pending demands of the people of my constituency.

The industrial growth in southern districts of Tamil Nadu is battered by the non-availability of proper rail link. Early completion of Doubling and electrification of the entire southern stretch from Kanyakumari to Chennai will develop the industrial growth.

Daily Day Time superfast Express train between Tirunelveli- Chennai via Madurai in the name of "**Nellai City Express"**

Basic Amenities to be fulfilled in Tirunelveli Railway Station, modernisation required in all platforms.

Ambasamudram is having a railway station (ASD) which lacks basic facilities, no efforts has been made till now to develop the basic infrastructure of the railway station like drinking water, lights, platform roof, etc., ticket counter to manage the huge crowd of students and Government employees traveling daily up and down to District Head Quarter Tirunelveli. With the absence of basic

facilities, passengers are facing much hardship at Ambasamudram Railway Station (ASD).

Passenger Reservation System (PRS) at Palayamkottai, Thatchanallur and Melapalayam Zonal Office as an additional facilities along with the current facilities in the Multi Purpose Service Centre of Tirunelveli City Municipal Corporation .

Maintenance of Mobile Charging Points in all the Rail Coaches. The charging points are not working and all the charging points are loose and unable to hold the charger properly.

Special Reservation Quota to be provided in Nellai Express for the passengers from Tirunelveli.

Escalators, Battery operated car facility to be provided to children and old age people at major stations.

New Superfast train between Tirunelveli-Madurai-Chennai via Tirunelveli Town, Pettai, Cheranmahadevi , Viravanallur, Kallidaikurichi, Ambasamudram, Kizha Ambur, Azwarkurichi, Ravanasamudram, Kilakadaiyam, Mettur, Pavurchutram, Kizhapuliyur and Tenkasi Junction on daily basis will encourage the small business people and students. It may also avoid rush in the roadways. Already Passenger train is running between Tirunelveli to Sengottai in this broad gauge rail route.

Regular stoppage of all express trains at N.Panakudi (NPK) like Ananthapuri Express train No.16723/16724; Guruvayur Express train No.16127/16128.

Express train to link Varanasi or North Indian pilgrimage destinations with Rameswaram, Madurai and Kanyakumari via Tirunelveli.

Extension of Silambu Express upto Sengottai and Super Fast express to run between Tirunelveli- Coimbatore-Bengaluru and extendable up to Mumbai.

The toilets and coaches of the Express trains Kanyakumari Express (12634), Nellai Express (12632) and Ananthapuri Express (16724) are not

hygienic and often there is no water in the toilets. There is also rat menace in the coaches. The coaches are not clean inside.

The field survey for the new line between Tirunelveli and Sankarankoil via Pettai, Pudur, Sendamaram, Veerasigmamani has been completed. Kindly allocate necessary fund to speed up the project.

Tirunelveli is situated on the west bank of Thamiraparani River and Palayamkottai on the east bank. Palayamkottai, being the administrative headquarters with the establishment of educational institutions and various industries, public and semi- public offices exhibit a remarkable development. Addition of 1st AC Coach in Train No.12631/12632 Nellai Express Chennai Egmore-Tirunelveli is in need of one 1st AC Coach.

Kavalkinaru is an important village emerging as a prime hub for trade and distribution of vegetables and flowers. Surrounded by many small villages, it serves as a marketing center for both Tirunelveli district and adjacent districts of Kerala too. This Kavalkinaru village which had a functional Railway station between 1981 and 1994 is not having railway station as on date, it was closed 20 years back considering the revenue generation.

Now there is a need to relook because in the last two decades more than 100 wind mills have been developed and many Educational Institutions have been established in and around Kavalkinaru. There is also a modern flower market with state - of -art facilities, such as cold storage facilities and electronic auctioning system. More importantly Kudankulam Nuclear Power Plant which is in the vicinity of Kavalkinaru is also in operation. Now it has become a long felt need since every day thousands of students, business people, private and Government employees, construction workers and traders need to have Rail connectivity with a stoppage for train running through Kavalkinaru.

It is the long term demand of my constituency people to make re-operational the railway station and a transformed station can change the skyline of

small and medium cities and bring in revenues and become an incubator of local economy.

I appreciate the Hon'ble Railway Minister that this budget had placed considerable emphasis on improving the experience of the rail traveler by improving cleanliness, security, catering, toilet and other facilities at stations and trains while safety in operation has also been appropriately accorded the highest priority. I appreciate the steps to improve the rail safety. It is informed that in order to strengthen security in trains and at stations 17000 RPF personnel have been recruited and are ready for deployment and there is also proposal to recruit 4000 women RPF security personnel to ensure security of ladies who are travelling alone. While tanking Hon'ble Minister, I would like to request him to take initiatives to extend the purview of safety to all passenger trains, especially in trains which are running overcrowded in sub-urban areas.

I have listed only few demands of my constituency here. However, there are still a number of demands as far as railway are concerned because of the fact that my constituency is ultimately deprived of railway services for many years. I feel it is my utmost duty to get all those pending works finished during my tenure and hope that I will do, with the better co-ordination of the central government and guidance of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Puratchi Thalaivi Amma.

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : सभापति महोदय, मैं रेल बजट, 2016 की बहस में अपनी बात रखने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं इसमें अपने क्षेत्रीय सवाल भी उठाऊंगा। रेल देश की लाइफ लाइन है। मानव शक्ति, मानव भार और उसकी यात्रा को बेहतर बनाने, भार ढोने में रेल की अहम भूमिका है। हम सड़क मार्ग से न तो यात्री को ढो सकते हैं और न ही उन्हें अधिक सुविधाएं प्रदान कर सकते हैं।

माननीय रेल मंत्री जी विद्वान हैं, पढ़े-लिखे हैं। इन्हें प्रगतिशील नेता भी माना जाता है। व्यक्तिगत रूप से लेकिन जिस दल में चले गये हैं , वे अब अपनी प्रतिभा का कैसे आकलन करेंगे, यह माननीय रेल मंत्री जी ही जानें। यहां आदरणीय मनोज सिन्हा जी भी बैठे हुए हैं, जो हमारे इलाके से ही आते हैं। रेलवे में अच्छे दिन लाने की बात होती रही, लेकिन उसमें अच्छे दिन नहीं आये। बुरा हाल है। मेक इन इंडिया, मेक इन इंडिया, मेक इन इंडिया, अच्छी बात है मेक इन इंडिया लेकिन रेलवे में बैक इन इंडिया, बैक इन इंडिया, बैक इन इंडिया है। यह बात क्यों हुई? इसका क्या कारण है? अब भाड़ा बढ़ा है या नहीं, यह महत्वपूर्ण नहीं है क्योंकि रेल भाड़ा पहले ही बढ़ चुका है। तीसरा बजट पेश हो रहा है, दो बजट में रेल भाड़ा बढ़ चुका है। यात्रियों की कमर टूट चुकी है, चाहे खानपान का सवाल हो, सुरक्षा का सवाल हो या संरक्षा का सवाल हो। गाड़ियां आठ घंटे लेट आ रही हैं। सुनने में अच्छा नहीं लगेगा लेकिन कल ही पूर्वा ट्रेन झाझा - जमूई से, हावड़ा से नौ घंटे लेट आई है। क्या हो रहा है? यात्रियों को सुविधा नहीं, संरक्षा नहीं है और आप कहते हैं कि 2020 का विज़न देंगे। सरकार आपकी 2019 तक है और आप विज़न 2025 तक दे रहे हैं। 100 प्रतिशत पारदर्शिता रखेंगे, माल गलियारा बनाएंगे, बुलेट ट्रेन चलाएंगे। भारत जैसे देश में अभी बुलेट ट्रेन की आवश्यकता नहीं है। अगर 20 या 25 साल बाद आवश्यकता पड़ेगी तो जरूर इस काम को किया जाएगा और लोग बधाई देंगे। आज 1000 यात्री सुविधा की छोटी ट्रेनें जैसे राजधानी चलाइए, छोटी ट्रेन चलाइए। हम मांग करते हैं कि भागलपुर से राजधानी चलाइए। हम मांग करते हैं कि यात्री सुविधा दीजिए लेकिन यह काम नहीं हो रहा है।

महोदय, आज भारतीय रेल दिवालियापन के कगार पर खड़ी है। इसका अस्तित्व मिटता जा रहा है। यह अपने अस्तित्व के लिए लड़ाई लड़ रही है। मैं बताना चाहता हूं कि जनता के लिए रेल होती है, ग्राहक के लिए होती है, कर्मी के लिए होती है लेकिन यह इनके लिए काम नहीं कर रही है। माननीय रेल मंत्री जी, रेलवे निराशा और हताशा में काम कर रहा है। इसके अच्छे दिन नहीं हैं। यात्री एवं माल भाड़ा बढ़ता जा रहा है और व्यापार घटता जा रहा है। यातायात 11 परसेंट यानी 17,000 करोड़ कम हो गया है। सातवां वेतन आयोग आएगा तो इनको 30,000 करोड़ का कटोरा लेकर चलना पड़ेगा। घर के खर्च की भरपाई करने के लिए, इनको अपना चक्का घुमाने के लिए 30,000 करोड़ रुपया चाहिए। कहां से लाएंगे? ऊंची-

ऊंची बात कर देते हैं, मेक इन इंडिया की बात कर देते हैं जबकि जर्जर रेल संपत्ति के लिए भी 30,000 करोड़ की आवश्यकता पड़ेगी। 2007-08 में आदरणीय रेल मंत्री जी के समय में रेलवे का ऑपरेटिंग कैश छः अरब अमेरिकी डॉलर था और 2016-17 में इसका दीवाला निकल गया और ऑपरेटिंग कैश लॉस पांच अरब डॉलर हो गया है। क्या यह सही है? ऐसा क्यों हुआ? राकेश मोहन कमेटी ने कहा था कि 2001 में रेलवे पर बादल छा गए हैं, रेलवे नहीं चलेगा। लेकिन डंके की चोट पर देश और दुनिया ने कबूल किया, उस समय के तत्कालीन रेल मंत्री जी ने 2004-09 में उस भविष्यवाणी को फेल करके इसे जर्सी गाय कहा था, कमाऊ घोड़ा कहा था। यात्री सुविधाएं बढ़ाने, भाड़ा घटाने और मुनाफे को बढ़ाने का काम उस समय के तत्कालीन रेल मंत्री लालू जी ने किया था।

महोदय, आज की तारीख में हमें इसे देखना होगा क्योंकि गरीब जनता के लिए अच्छे दिन है या नहीं है । मुंगेरी लाल के हसीन सपने दिखाने से काम नहीं चलता है। रेल यातायात की आमदनी के अनुसार दस प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है जबकि यात्री, ट्रेफिक में तीन प्रतिशत की ऋणात्मक वृद्धि दर्ज की गई है। बिना यात्री या माल भाड़ा बढ़ाए आमदनी में 10 प्रतिशत की वृद्धि कैसे होगी, यह स्पष्ट नहीं है। ऐसा लगता है कि पावर प्रोमिस अनडिलीवर्ड सपने में नरेन्द्र मोदी जी को दिखाए गए रास्ते पर रेलवे चल पड़ा है। बिहार जैसे राज्य में रेलवे के जो संसाधन देने चाहिए थे, नहीं दिए गए। अगर संसाधन नहीं दिये गये तो चाहे मरहौड़ा हो, मधेपुरा हो, ठीक है काम हुआ है लेकिन इसके साथ साथ जो हमारा इलाका है, जो बांका, मुंगेर, जमूई भागलपुर, लखीसराय है और सुल्तानगंज से कटौरिया तक वाया तारापुर-वेलहर रेलवे लाइन नहीं बन रही है।

मंदार-रामपुर और बांका-कटौरिया में भी रेल लाइन नहीं बन रही है। सुल्तानगंज-बाराहाट-भीतीया में नहीं बन रहा है। बरियारपुर-मननपुर-वाया खड़गपुर-लक्ष्मीपुर का नहीं बन रहा है। लक्ष्मीपुर-नवादा- जमूई - सोना और सिकंदरा का नहीं बन रहा है। बांका में नया इंटर सिटी चलाया जाए। वहीं से माननीय रेल मंत्री जी आते हैं। वर्तमान इंटर सिटी में ए.सी.टू टायर लाया जाए। जो वर्तमान इंटर सिटी है, दिल्ली से बांका तक नयी रेल चलाई जाए। वहां तारामंदिर हॉल्ट है, पुनसिया हॉल्ट है, मंदार ट्रेन है, ऋषिकुंड हॉल्ट है, राजधानी-जसीडीह तक चलाई जाए। भागलपुर तक चलाई जाए। भागलपुर में डीआरएम office दिया जाए।

माननीय रेल मंत्री एवं राज्य मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि जमालपुर में एससीआरए की जो विशेष श्रेणी की ऑपरेटिव्स की परीक्षा होती है, वह परीक्षा 1927 से चल रही है, वहां एक से एक होनहार चेयरमैन निकले हैं लेकिन वहां उस परीक्षा को बंद करने की साजिश की जा रही है।...(व्यवधान)

वहां बहुत बड़ा आंदोलन हो रहा है, इसलिए जमालपुर में जो एपरेंटिस की पढ़ाई होती है, वह चालू रहनी चाहिए। बंद नहीं होनी चाहिए। भागलपुर में डीआरएम office चालू हो इसके साथ साथ मुंगेर में रेल पुल का उद्घाटन होने वाला है। हम लोग वहां से आते हैं। हम लोगों को सूचना तक नहीं है। उसमें नेम प्लेट तक नहीं है। माननीय प्रभु जी से हमने आग्रह किया है और एससीआरए के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने भी पत्र लिखा है, हमने भी निवेदन किया है। इसीलिए बरियारपुर पुल का सवाल हो या हमारा सुरक्षा का सवाल हो या संरक्षा का सवाल हो, हमें रेल सुविधाओं को और ज्यादा बेहतर बनाने की दिशा में तेजी से काम करना होगा। यह जो हमारी दुधारू शक्ति है, इसका निजीकरण करके हमें इसे पूंजीपतियों के हाथ में नहीं सौंपना है नहीं तो हम भारी कर्जे में डूबेंगे। आज हम कहना चाहते हैं :

"कुंकुम लेपु किसे? सुनाऊं किसको कोमल गान.
तड़प रहा आंखों के आगे भूखा रेल का हिन्दुस्तान।"

आज यात्री सुविधाएं बिल्कुल विनाश के कगार पर हैं। एक बात और कहना चाहते हैं:

"फूलों की रंगीन लहर पर,
ओ इतराने वाले, ओ रेशमी नगर के वासी,
ओ छवि के मतवाले, सकल देश में हालाहल, दिल्ली में हल्ला है।
दिल्ली में रौशनी, शेष भारत में अंधियारा है।"
मखमल के पर्दो के बाहर,
फूलों के उस पार,
ज्यों का त्यों खड़ा,
आज मरघट सा संसार।"

इसलिए मेरा कहना है कि रेल सुविधाओं को और बेहतर बनाया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

*DR. THOKCHOM MEINAYA (INNER MANIPUR): I express my views on Railway Budget, 2016-17 as presented by Hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu ji. At the very outset, I would like to place on record my heartfelt congratulations to the Hon Minister for his 2nd Railway Budget, 2016-17. However, I would say that this is really an un-balanced budget. I do stand here to oppose the budget.

I would very respectfully state that this budget is non-inclusive both in content and in quality. In terms of passenger safety, the Railway Minister has failed to provide anything concrete. Anyway, I do not blame him for this. he cannot possibly do anything with his both hands tied. This Government is a perfect example of simple window system with the boss keeping the key of the window.

There is no increase in passenger fares this year also.

I shall now come directly to region specific. The Railway Minister has not shown the real picture of the Jiribam-Imphal (97.9Km) National Railway project of Manipur. I come from the state, Manipur. Manipur along with other states of the Northeast and the state of J&K are no longer categorized as Special Category States of the country. Manipur is one such state where no train has ever run. There are still some elders in the state who have never seen a train wagon forget about travelling in it.

In 2004, for the first time, the UPA- I Government sanctioned the Jiribam-Tupul (Imphal) Railways National Project. The foundation stone was laid at Jirighat by the then Hon Prime Minister in 2004 in presence of the then Union Railway Minister. This project was initially targeted to be completed by 2010, extended to 2012 then to 2014 and now to 2017.Very unfortunate, is not it? What a pity. It is now left to be further delayed and targeted to be completed by 2019. The reason for this delay is attributed to the adverse law and order situation in these areas. We are very sorry to learn that the Ministry has not taken up the

* Speech was laid on the Table.

matter with the concerned authorities for providing necessary security coverage for these projects.

I very respectfully urge upon the Union Government more particularly the Home Ministry that funds to maintain a dedicated security to all the National Projects sanctioned in these regions may kindly be considered and implemented in the best interest of all concerned. Where has gone the initiation of the proposal for creation of North-East Region Rail Development Fund for ensuring necessary funds for timely completion of National projects in the region. The Diesel Locomotive Centre at Imphal proposed by the then Railway Minister in her Railway Budget speech 2011-2012 is yet to see the light of the day.

Lastly, I would like to seek the indulgence of the Hon. Members to tell the fact that the North East region is a mini India in its true sense of the term. Many different small ethic groups settle together there. The people in this region practice all forms of religions-Hinduism, Christianity, Islam, Buddhism, Jainism which are of course the time tested indigenous religions.

The looks of these people are more akin to those in the East, Far-East and South-East Asia and are allegedly having some genuine difficulties to be identified along with their brethren in the mainland India.

This being the actual position, the initiatives from the Ministry like the Union Railway Ministry in the right direction towards achieving the inclusive growth as has been desired in this great country have become imminent, which is very much lacking in the present Railway budget.

The present Rail Budget talks of the North East in Para 23: " Better connectivity to the North Eastern States is of utmost priority for our Government. We have opened the long-awaited Broad Gauge Lumding-Silchar section in Assam, thus connecting Barak Valley with rest of the country. We also brought Agartala, the capital of Tripura on to the Broad Gauge network. The States of Mizoram and Manipur are also set to come on the Broad Gauge map of the country soon with commissioning of the Kathakal-Bhairabi and Arunachal-Jiribam

Gauge Conversion projects." This looks like a mirage following the previous experiences.

Finally, it is not encouraging to note that steps taken up by the previous Railway Minister in order to contribute to the national skill development programme of the Union Government, the Railway Ministry by starting to impart skills to the youth in railway related trades in 25 locations across the country including Agartala, Dimapur, Imphal and Lumding from the Northeast were not mentioned anywhere in the present budget, we are very sorry about it.

I therefore, oppose the Railway Budget, 2016-17.

[*]**SHRI ABHIJIT MUKHERJEE (JANGIPUR):** I express my views on Railway Budget 2016-17. I also convey my sincere thanks to my Party Leadership for giving me this chance.

I endorse all the points raised/spoken on the subject by my earlier esteemed colleague from Indian National congress and few others. I only mention few points with the request to include in your reply in supplementary budget, etc.

As there is no direct train from Jangipur to Howrah/Sealdah/Kolkata, it is requested to extend the existing Jangipur (Nimtita) to Katwa local train via Azimganj up to either Howrah/ Sealdah / Kolkata whichever is technical possible. It is also requested that the same train be made Fast Passenger from Katwa to this destination (Howrah/Sealdah /Kolkata) with minimum stoppage as there are many trains in this particular segment.

Please add atleast three (3) General Compartments and one AC Chair Car in Train No: 13465 Up/Dn. (Howrah to Malda via Azimganj/Jangipur Intercity Express). The travel time of the above referred train may be shortened by atleast one hour from the existing timing.

Jangipur Railway Station may be upgraded as a Model Railway Station during doubling of Katwa-Azimganj Malda line.

Azimganj to Murshidbad (Ziaganj), the approach line between, on both the side of river Ganges is yet to be done. No additional allocation has been given for this job also in this budget and no date for completion of this budget has been fixed.

Therefore it is my demand that this job may please be completed at the earliest and additional budget be allocated/ sanctioned for this scheme /project.

In your budget, you have mentioned a Gauge Conversation job from Ahmodpur- Katwa Jn (52km approx), but no additional fund has been allocated in this budget against your projected estimate of Rs.579 Crore.

---

[*] Speech was laid on the Table.

Therefore, additional budget may please be granted for this job and the segment from Ahmodpur to Kirnahar line be commissioned on or before forthcoming Durga Puja (October,2016) . A train local or Fast Passenger, be introduced from Kirnahar to Howrah/ Sealdah / Kolkata via Ahmodpur Jn., Bolpur, Khana Jn. and Burdwan.

It may please be noted that Nalhati Jn. to Azimganj Jn. railway segment was taken up for doubling with a Road Over Bridge (ROB) at Nalhati by the then railway minister of UPA-I, Madam Mamata Banerjee. It is sad that there is also no budget allocation for this purpose.

Therefore, please sanction the required fund for completion of doubling of Nalhati to Azimganj railway line including electrification and a ROB at Nalhati. Also please consider to connect Moregram (Nalhati -Azimganj Line) to Jangipur (Azimganj)to Farakka/Malda Line) by laying a new line.

श्रीमती कृष्णा राज (शाहजहाँपुर): माननीय सभापति जी, हमारे रेल मंत्री जी यहां सदन में बैठे हुए हैं। मैं जिस धरती से आती हूं, वह शहीदों की धरती उत्तर प्रदेश, जनपद शाहजहांपुर है और भारतीय रेल से उन शहीदों का बहुत ही गहरा ताल्लुक है। आज महिला दिवस भी है। मैं उन शहीदों की मां को सलाम करती हूं और महिला दिवस के उपलक्ष में ये दो पंक्तियां उनको समर्पित करती हूं।

"मुलाजिम हमको मत कहिए, बड़ा अफसोस होता है,
पलट देते हैं मौजें हम, हमने आंधियों में भी चिराग जलाये हैं।"

ऐसे चिराग जलाये हैं कि काकोरी कांड की जो शहादत, अंग्रेजों का खजाना, पंडित राम प्रसाद बिस्मिल, असपाकुल्ला खां साहब, ठाकुर रोशन सिंह जी ने जो हमारे देश की आज़ादी में बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका अदा की थी। उनको मैं नमन करते हुए माननीय रेल मंत्री जी को मैं बधाई देती हूं कि उन्होंने अपने बहुत ही कुशल प्रबंधन से वर्ष 2015-16 का जो बजट इन्होंने तैयार किया, उसके लिए उनका जो प्रबंधन था, उसमें इन्होंने 8720 करोड़ रुपये की बचत की है।

हमारे विपक्ष के साथी कह रहे थे कि कैसे मुंगेरी लाल के हसीन सपने दिखाए जा रहे हैं। मैं उन्हें बताना चाहती हूं कि मंत्री जी का पिछले बजट में बहुत अच्छा प्रबंधन रहा है जो कि आने वाले वर्ष में देश में यात्रियों की सुविधा बढ़ाने में बहुत बड़ी भूमिका अदा करेगा। पूरा देश जानता है कि भारत की जीवन-रेखा कही जाने वाली भारतीय रेल में बुनियादी सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए हमारी सरकार ने बहुत ही अच्छी योजनाएं लाकर देश को प्रगति की तरफ अग्रसर करने का कार्य किया है।

15.32 hours (Dr. Ratna De (Nag) *in the Chair*)

भारत में जो लोग निरंतर रेल द्वारा सफर करते हैं वे बहुत ही दुविधा में थे कि रेल का भाड़ा बढ़ाया जाएगा या नहीं। मंत्री जी का बहुत ही कुशल संयोजन रहा है क्योंकि न तो किराया बढ़ाया गया बल्कि लगातार सुविधाएं देने का काम किया गया है। मंत्री जी ने 65 हजार अतिरिक्त बर्थ देने का काम किया है जो आने वाले समय में रेल यात्रियों को सुविधा की अनुभूति कराएगी, जो कि बहुत ही सराहनीय कदम है। इसके साथ-साथ ढाई हजार वेंडिंग मशीनों को देने का काम किया है। स्वच्छ भारत मिशन के तहत विश्व की प्रथम बायो वैक्यूम टायलेट्स की सुविधा प्रदान की है। 1780 स्वचलित सीढ़ियां विकलांग लोगों के लिए, वृद्ध लोगों के लिए जिन्हें कठिनाई होती थी, उन्हें देने का अनोखा कार्य किया है। सचमुच में आपने सराहनीय कार्य किया है। आने वाले समय में तमाम उन यात्रियों को सुखद यात्रा का अहसास कराएंगे। हमारे रेल मंत्री जी की एक योजना यह भी है कि अब तक हम जो टिकट लेते थे, लेकिन पता चलता था कि वह कन्फर्म नहीं हुआ है और लोगों को स्टेशन से ही वापस आना पड़ता था। वर्ष 2020 तक आपने

सभी यात्रियों को कन्फर्म टिकट दिलाने का भरोसा दिया है। यह हमारे देश के रेल यात्रियों के लिए बहुत ही सराहनीय कदम है। रेल मंत्री जी ने देश के हर नागरिक को ध्यान में रखते हुए यह रेल बजट बनाया है। मंत्री जी ने कई ऐसी योजनाओं पर कार्य करने का लक्ष्य निर्धारित किया है, जो गरीबों के लिए है। इसमें अंत्योदय एक्सप्रेस चलाने की बात कही है। उस तमाम 70 फीसदी आबादी जो देश के गांवों में बसती है और एक जगह से दूसरी जगह रोजगार के लिए सफर करती है, उनके लिए आपने आनंद, सुखद और सहजता से यात्रा कराने का कार्य किया है। यह आपका बहुत ही सराहनीय कदम है। मध्यम वर्ग के लोगों को ध्यान रखते हुए आपने हमसफर ट्रेन चलाने की घोषणा की है। यह लोगों को उनकी गौरव और सुखद यात्रा का अहसास कराएगी। भारत एक आस्था और धर्म से भरा हुआ देश है। यहां धर्म और संस्कृति को संजोए हुए बहुत से आस्थावान लोग पूरे देश में निरंतर यात्रा करते रहते हैं। आपने उन सभी लोगों के लिए आस्था शक्ति ट्रेन चलाने की घोषणा की है। इससे हमारे देश में ट्रेन से यात्रा करने वाले श्रद्धालु यात्रियों के लिए सराहनीय कार्य किया है। वे लोग भगवान से भारतीय रेल की उन्नति की प्रार्थना करेंगे। आपने यह सारे कार्य बहुत ही कुशलता से करने की बात कही है।

मैडम, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अपने संसदीय क्षेत्र के संबंध में भी कुछ कहना चाहूंगी।

पूर्वोत्तर रेलवे की अनुदान की मांगों में वर्ष 2016-17 का आइटम नम्बर 13, सर्व क्रमांक 3 के अंतर्गत फरूखाबाद-शाहजहांपुर मैलानी के बीच नई लाइन के लिए टोह इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण की घोषणा करके हमारे क्षेत्र के लोगों की तथा हमारी मांग को स्वीकार किया, इसके लिए मैं आपको बधाई देती हूँ।

पूर्वोत्तर रेलवे की अनुदान की मांगों में वर्ष 2016-17 का आइटम नम्बर 19, सर्वे फरूखाबाद-गोलागोकरणनाथ-गोरखनाथी-शाहजहांपुर, जो 158 किलोमीटर का है, के लिए सर्वेक्षण को अद्यतन करने की आपने स्वीकृति दी है, इसके लिए मैं उत्तर प्रदेश की जनता और अपने क्षेत्र की जनता की ओर से आभार व्यक्त करती हूँ। आपने यह हमारी वर्षों की मांग को स्वीकार करके एक नये निर्माण की तरफ कदम बढ़ाया है, इसके लिए भी मैं आपको बधाई का पात्र समझती हूँ। यह आशा करूँगी कि आप इसके सर्वेक्षण का कार्य भी शीघ्र ही प्रारंभ करेंगे।

पूर्वोत्तर रेलवे की अनुदान की मांगों में वर्ष 2016-17 का आइटम नम्बर 29, रोजा-सीतापुर कैंट के बीच 245 किलोमीटर लाइन के दोहरीकरण के लिए अंतिम स्थान सर्वेक्षण के लिए स्वीकृति दी। मैंने आपसे पहले भी कई बार कहा था कि इसका शिलान्यास भी आकर कर दीजिए। मैं चाहूंगी कि आप बजट सेशन के बाद आएं, आपका स्वागत है। शीघ्र ही यह कार्य हो जाएगा तो बहुत ही अच्छा होगा।

पूर्वोत्तर रेलवे की अनुदान की मांगों में वर्ष 2016-17 का आइटम नम्बर 27 पीलीभीत-शाहजहांपुर के बीच आमान परिवर्तन सर्वेक्षण को को भी अद्यतन कराएं। बहुत ही महत्वपूर्ण और मेरी वर्षों की मांग आपने स्वीकार की है, इसके लिए मैं आपको हृदय से बधाई देती हूँ।

मैंने समपार निर्माण के लिए करीब सात मांगें रखी थीं, जिनमें से उत्तर रेलवे के आइटम नम्बर 63 बंथरा-तिलहर समपार संख्या 334 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल बनाकर आपने कृपा की है।

उत्तर रेलवे के आइटम नम्बर 68 मीरनपुर-कटरा बीलपुर समपार संख्या 342 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल का निर्माण करवाकर आपने हमारी वर्षों की मांग को पूरा किया है एवं यात्रियों तथा गांव की सुविधा को आपने ध्यान में रखा, इसके लिए भी मैं आपका आभार व्यक्त करती हूँ।

उत्तर रेलवे के आइटम नम्बर 72 शाहजहांपुर-लखनऊ समपार संख्या 300 के स्थान पर आपने ऊपरी सड़क पुल बनाने का कार्य किया है। यह बहुत ही सराहनीय कार्य है।

मैं आपसे कुछ मांग करना चाहती हूँ। शाहजहांपुर दिल्ली-लखनऊ मार्ग पर आता है। जैसा कि मैंने बताया कि हमारा शहीदों का शहर है। यदि इस स्टेशन पर कोई ट्रेन नहीं रुकती है, तो इससे शाहजहांपुर के लोगों को बड़ी कठिनाई होती है और इसकी मांग भी होती है। शाहजहांपुर के लोगों को इस बात का अभिमान है कि उनकी धरती शहीदों की धरती है, जिन्होंने कुर्बानियाँ दी हैं, उनकी धरती है। मैं आपसे यह मांग करती हूँ कि आपने जो 167 स्वचालित सीढ़ियों के निर्माण की घोषणा की है, जिनमें शाहजहाँपुर के लिए भी मांग है, जिसकी मांग मैंने पूर्व में भी की थी, उसकी स्वीकृति प्रदान करें।

मैडम, आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री जी से कुछ ट्रनों के ठहराव संबंधी मांग करना चाहती हूँ। लखनऊ-दिल्ली राजधानी ट्रेन है, इसका ठहराव शाहजहांपुर में न होने के कारण मुझे भी कठिनाई होती है। हमारे आसपास के कई संसदीय क्षेत्रों के जनप्रतिनिधि शाहजहांपुर से ही दिल्ली और लखनऊ के लिए ट्रेन पकड़ते हैं। इसलिए नयी दिल्ली ए.सी. एक्सप्रेस, जिसका ठहराव लखनऊ में होता है, का ठहराव शाहजहांपुर में करने का आदेश करेंगे, तो आपकी बड़ी कृपा होगी। इससे मुझे भी यात्रा करने में सुविधा होगी।

माननीय सभापति: Shrimati Krishna ji, please place your demands only. Do not go into details.

श्रीमती कृष्णा राज : माननीय रेल मंत्री जी ने बहुत कृपा की है, बस एक कृपा और कर दें। अंत में मैं दो पंक्तियाँ समर्पित करती हूँ, जो पंडित राम प्रसाद बिस्मिल जी की है।

"वक्त आने पर बता देंगे तुझे ऐ आसमां,
हम अभी से क्या बताएं, क्या हमारे दिल में है।
दूर रह पाए जो हम से, दम कहाँ मंज़िल में है,
सरफ़रोशी की तमन्ना अब हमारे दिल में है।"

ये पंक्तियाँ शहिदों को समर्पित करते हुए, मैं आप दोनों मंत्री महोदय से आग्रह करती हूँ कि आप शीघ्र ही शाहजहांपुर में आगमन करें।

*PROF. SUGATA BOSE (JADAVPUR): I wish to submit suggestions for two specific changes I would like the Hon'ble Railway Minister to make in his budget for 2016-17. The first relates to the metro railway project in greater Kolkata. The second has to do with the station development policy he has announced in his budget speech.

I am glad that the Railway Minister has declared his support for the East-West Metro Railway Project in Kolkata. However, if he really wishes to create a synergy between rail, road, air and water-transport in greater Kolkata, it is essential to extend the metro railway from the airport by 15 km beyond New Garia all the way to Baruipur. This has to be done on an urgent basis to transform inter-modal transport in that region. I hope he will announce budgetary support for this extension in his reply to this debate.

The Hon'ble Minister has announced its new guidelines for Station Development aimed at developing railway station lands and amenities through Public Private Partnerships (PPP). The new norms make available excess station lands and air space not needed for railway operations available to private developers for commercial development and the creation of "World Class Station" as identified in the relevant Manual of Standards published by the Railways.

I welcome the initiative by the Railways to monetize and develop centrally located station lands in its A-1 and A category stations through the PPP mode; this initiative has its heart in the right place in that station development the world over have resorted to the PPP mode to create excellent urban infrastructure that answers a number of needs, both private and public. These include retail, tourist infrastructure, public services, better intermodal connectivity, better circulation within and without station premises, civic waiting spaces, etc. Setting down transparent norms as to the public procurement of private technical inputs as well as the transfer of public rights to private use is also a necessary step for Railways

* Speech was laid on the Table.

to further modernize and capitalize on its existing assets to take it forward into the future.

The principal flaw of the new Railway norms is that they see station land somewhat in the manner of rentiers or zamindars, as merely developable land that the Railways will bid out to the highest bidder provided certain operational boundaries are respected. In a PPP mode, this neither satisfies private interests nor does it make the best case for the enormous public good that can result from strategic planning in and around station lands, and whose net result will be higher valuation of station assets, and consequently higher revenue inflows into current cash-strapped railway budget. By taking the zamindari approach, Indian Railways is selling itself in developing strategies that could considerably augment its revenues.

Railway stations are not like airports in that railway stations have historically been the center of urban life. In addition to their key role in enabling human and goods flows, the large "catchment" of people passing, waiting, connecting or meeting at train stations foster a wide range of economic and transit activity whose relations and linkages need to be better understood and managed. In this light, railway stations offer a high potential for value capture from the considerable economic networks, involving multiple kinds of economic agents, that tend to cluster around it. It is therefore important to expand the mandate for railway station redevelopment to enhance intermodality and as a location for civic and public services.

The Railways appears to have taken the view that exploring the options to realize various public goods is merely a cost-side sink, and therefore to be economized as much as possible. This is not how it needs to be. Smart, strategic planning involving new kinds of public goods, realized in collaboration with surrounding economic interests, can push up values of the urban districts surrounding station lands, thus allowing for higher ranges of investment that would benefit both Railways and it partners. In developed countries, urban

administrations, railway authorities and private developers have come together to form Business Improvement Districts (BIDS) that capitalize on the economic boost that comes for strategic use of station land and the multiple economic interrelationships that can come from collaboration between private and public interests. Far from being the discarded and overcrowded mess that railway stations were fifty years ago in these countries and that Indian station are today, railway stations today operate as the nodes for stunning new civic infrastructure and real estate development strategies, reinvigorating these old CBDs with new infusions of capital that also serve as a source of revenue for the rails.

Operations, maintenance and security in benchmarked examples around the world (New York Grand Central Station being the model here) require a range of partnerships with multiple land-owners, investors, and tenants of a BID. There is a very little in the new station development norms created by Indian Railways to suggest that such strategic thinking could be possible, involving multilateral partnerships between cities, urban economic bodies, developers and railway itself. Both, in the fiscal and design parameters, the proposed beneficiary of this land development strategy seems to be a single developer who is required to combine urban planning wisdom, investment prowess, design excellence and superb technical knowledge.

Efficient price finding may require multiple relationship with a variety of investors and partners at many "price points", to enhance competition as well as value. In certain cases, if not all, it may be more optimal for the Railways to act as "master developer" with several private partners to be a truly competitive and elastic market for investors, developers, and tenants (or master-tenants). Because of their central locations, railway stations should be developed under a long lease basis where the improvements revert back to railway ownership to be repurposed for long term civic needs.

Mechanical divisions of authority between railway operations and commercial development mitigate against integrated functioning between railway

-driven footfalls and private capitalization of these footfalls. In a properly integrated approach, it would be necessary to radically rethink the manner in which station operations and other continuous/related activities in the public or commercial realm are governed and managed. Railway station improvements should closely reflect the unique local circumstances and conditions that surround each station. This might mean creating more autonomous local station development authorities controlled by the railways that are given more strategic license to prepare detailed plans, perhaps even with financial bonding capacities. The current norms offer no such strategic outlook as to devolution or potential reworking of authority.

Train stations in India can truly become world class amenities. But to truly do so, it would be important to adopt much liberal processes of engagement with multiple actors than the current norms allow.

* SHRI ARKA KESHARI DEO (KALAHANDI): Firstly, I thank the Hon'ble Railway Minister to present a growth oriented Rail Budget 2016-17 in this August House on 25th February, 2016. Indian Railways are the 4th largest Railway network in the world having employed 14 lakh employees with criss-crossing the Indian sub-continent. Nearly 21,000 trains running daily by carrying 2.3 crores passengers and 3 million tones of freight. Indian Railways has been rightly called as "A State within a State". After going through the Railway Budget what I have learnt is that the Hon'ble Minister has put emphasis on scale, development, transformation and growth on infrastructure. The growth has a multiplier effect on the economy by generating more demand for steel, cement and logistic. The electrification of line, port connectivity, 17,000 bio toilets , 400 railway stations to be made wi-fi connection, two locomotive factories for worth of Rs. 40,000 crores, elevated link rail corridors, multi modal logistic park and 3 more freight corridors through PPP model are the highlights of current year rail Budget.

The other highlights of the Rail Budget includes low cost A/C superfast double decker in busy routes, more coaches for un-reserved passengers of long distance trains, no hike in ticket fare, optional travel insurance at the time of booking, cleaning of toilets through sms, elimination of all un-manned level crossings, running of semi high speed trains along the golden quadrilateral etc.

I represent Kalahandi Parliamentary Constituency in the State of Odisha which is one of the backward districts of the country. After 66 years of our Independence people are deprived of availing the facility of railway service in the Nuapada district which is also coming under my parliamentary constituency.

* Speech was laid on the Table.

The following railway projects may kindly be included by the Hon'ble Railway Minister before seeking vote on Account on Railway Budget

1. A new railway line from Kantabanji to Khariar is necessary although the survey has already been done by BNR.
2. A wagon repair factory at Narla is a must.
3. Opening of current ticket reservation counter at Narla Railway Statio.
4. Goods train may be extended upto Junagarh to collect paddy from the farmers.

*SHRI D.K. SURESH (BANGALORE RURAL): The Railway Budget presented by Shri Suresh Prabhu ji has disappointed people of India particularly people of Karnataka. There were long-standing demands pending for the approval of Indian Railways.

Railway Budget 2016-17 is very disappointed, lacks vision for the development of railway infrastructure to provide better connectivity for the rapidly developing urban and semi urban areas. There is the stress of increasing urbanization. People are constantly moving from villages to cities, looking for a better life. For this movement, they need trains. It has not made any announcement of new railway projects.

Though he started his speech with three pillars of his strategy - Nav Arjan (new resoureces), Nav Manak (new norms) and Nav Sanrachna (new structures), the Budget did not come across as an inspiring roadmap.

The gross traffic receipts in 2015-16 were short by Rs. 15,744 crore compared to the budget target of Rs. 1,83,578 crore. Both passenger and goods traffic performed below expectation. The freight earnings have been impacted by the low demand from the core sector. The Indian Railway with the national transporter missing its target is going to be achieved.

There is no mention of the measures how the Indian Railways face an additional burden of Rs. 28,450 crore on account of increase in staff salary as per Seventh Pay Commission recommendations. Consequently, the operating ratio, a parameter of railway efficiency, a percentage of spending over earnings, will deteriorate to 92 per cent next year against 90 percent likely to be achieved this year.

Rs. 2,779 crore has been allocated to Karnataka for various Railway works, as against Rs. 2,496 crore sanctioned in 2015-16. Though the Railway Minister has allocated Rs. 2779 crores, it is only 19% increase from the previous budget. As the cost of materials and inflation are constantly on the rise the 19% increase in

* Speech was laid on the Table.

the allocation has no way benefitted Karnataka state. Another point I would like to mention is that in Rs. 2779 crores include the 50% cost sharing of State Government.

This Budget has not laid down the roadmap for developing next generation railway infrastructure including new railway zones. The Railway Minister mentioned about suburban rail system for Bengaluru. It is not a new announcement. In 2010-11, the then Railways Minister, Mamata Banerjee, too, spoke about partnering with the States for improving the suburban railway system. Thereafter, Shri D.V. Sadananda Gowda ji, in his maiden railway budget in 2014, said that suburban trains were necessary to decongest Benguluru, and a study needed to be completed. So there is nothing new in the present railway budget in this regard. The proposal for Bengaluru Suburban Railway system has seemed as a passing reference in the budget. The Railway Minister has not clarified on the project and fund commitments. It just said that the project will be implemented on cost-sharing partnership with the State Government. Our Chief Minister has made an assurance that Karnataka Government is ready to provide land and share 50 percent of the project cost to fulfill the needs of sub-urban railway transportation of Bengaluru city. It has been over 10 years since the city has been demanding a suburban rail and it has been held up owing to a lack of funds for the project. If it is implemented it will address the immediate concerns of congestion in the city and also help Bengaluru retain its position as preferred business destination.

The budget makes no mention about any of the requests from the State Government to improve railway connectivity in the State of Karnataka. Various peoples' organizations, and the people representatives submitted representations and our Hon'ble Chief Minister had held a detailed discussion recently with Railway Minister Suresh Prabhu ji and requested him to consider some of important proposals for inclusion in the budget such as a direct train connectivity between the Bengaluru city station and the Kempegowda international airport, introduction of a speed train on the Chennai-Bengaluru-Mysuru route, early

completion of the Bengaluru-Hassan railway line, and a new Hubli-Ankola Railway line. But the budget includes "none of the proposals which are very important for the rapid development of the State of Karnataka. For example there is an urgent need for time-bound completion of Bengaluru-Mysuru, extension of double track work from Bangarpet to Mulbagal and Chittoor on the Bengaluru-Tirupati line. The railway budget has not made any commitment in this regard.

A new MEMU train service (6 days) was announced between Bangalore and Ramanagara which falls in my Parliamentary Constituency. Even though the electrification work on this line has been completed, it has not been commissioned even after more than a year. The electrification work has been completed until Channapatna, but the plan is to provide service only up to Ramanagara. I request the Union Government to complete this electrification work immediately and also extend the MEMU services up to Channapatna. There is a need to introduce more Holiday Special Trains from Bangalore to Mysore to meet the growing demand.

It is second consecutive year that no new permanent trains have been announced to meet the growing demand of the people of the state of Karnataka. There is a lot of pressure during peak hours, particularly office timings in the railway line between Bengaluru and Mysuru. There is a need to increase the frequency of trains to bring down the pressure. But there is no announcement in the railway budget in this regard.

I would also suggest that since it is difficult for the elderly and disabled to climb stairs, the Government should take steps to explore possibilities for installation of lifts and escalators in railway station.

I would like to express my deep sorrow for not completing some of the works which were sanctioned in the years 1996-67 and 1997-98.

One of the pending lines is Bengaluru-Satyamangalam for which we had cleared Rs. 901 crore. Except a meagre allocation of Rs. 10 crore for the Bengaluru-Kanakapura - Kollegala-Satyamangalam new line, it appeared that the hon'ble Railway Minister has not taken any significant step towards the

completion of this railway line. I would like to request the hon. Railway Minister to provide more Budgetary allocation for this new railway line between Chamarajanagar and Bangalore via Kanakapura and Kollegal. This new railway line is both economically viable and a socially desirable project for the Indian Railways. Unless the project is completed and infrastructure is created, no overall development will take place in the region.

In this railway budget, the Hon'ble Minister announced Six new railway lines, Three doubling, and three new lines were announced but there is no allocation for these projects. It shows that the Railway Minister himself is not confident about getting clearance for the projects from the Environment Ministry. That is the reason why he did not allocate any fund for them.

A separate railway zone has been a dream for the Coastal Karnataka and the north Karnataka region for many decades. The railway budget has not announced any new railway zones for the state of Karnataka. Overall, the railway budget did not meet the people's expectations.

This Budget does not have anything related to the development of railway infrastructure keeping in mind the future generations and their need for having better transportation of railways. Karnataka has been lagging behind so far as railway connectivity is concerned. How it is possible to develop a State without any new train or the separate railway zone.

This budget would benefit the foreign and national corporate companies.

There is no mention about the status to introduce Bullet train between Chennai and Bengalore in this Budget. Chennai-Bangalore High Speed Rail link should be introduced and extended to Mumbai via Hubli, with an additional link to Mysore. In an age of high-speed trains that help you reach your destination in double quick time within the confines of air-conditioned luxury.

The Railway Minister has not mentioned anything to recruit all the backlog of SC/ST/OBC and other categories. There is an urgent need to bring reform in the process of recruitment for all the vacancies in the Indian Railways. At present, there is unnecessary delay in recruiting required number of posts in the Railway due to age old policies. Therefore hon'ble Railway Minister should take immediate steps to infuse advanced technology in the recruitment process of Indian Railways.

*SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJIRAO (SHIRUR): To begin with, I must extend my heartiest congratulations to Hon'ble Minister of Railways Shri Suresh Prabhu for having presented an excellent railway budget. The rail budget has achieved many mile stones as it has announced commencement of many long pending projects. There is substantial provision for improving basic infrastructure for railways while not imposing any extra burden on passengers. That's why with all my understanding and knowledge of rail budgets so far, I can say it's a novel rail budget in many aspects.

Here it is pertinent to mention that the Pune-Nashik railway line is of vital importance. The two cities have continued to grow in terms of business, commerce and industries. The Pune-Nashik Railway Line provides the essential connectivity between the two important cities. Such connectivity is particularly important for the growth of commerce and trade in agricultural goods.

As a public representative from the district of Pune, this project is so close to my heart. I have tirelessly been pursuing the project with the Ministry of Railways from my first election in 2004. I have extensively communicated in writing and personally with Lalu Prasad Yadav, Mamata Banerjee, Dinesh Trivedi, Mukul Roy, C.P. Joshi, Pawan Kumar Bansal, Mallikarjun Kharge, Sadanand Gouda and now with Shri Suresh Prabhu, all railway ministers so far from 2004. I personally feel the sense of achievement as this project has been approved in this rail budget. But I must also point out to the delay that may occur in the realization of this project soon. The construction of Pune-Nashik Railway Line is a joint venture between the Indian Railways and the Government of Maharashtra. So, even the initial work of conducting survey and preparing detailed project report (DPR Report) would only begin once a joint venture company is formed by the Central and State Government. As we are aware, the formation of a company may take 7-8 months' time. Therefore, I request Hon'ble Railway

* Speech was laid on the Table.

Minister not to keep the survey and the DPR of the project pending the company is formed. As an interim arrangement, the required amount of Rs. 2 to 3 crore should be sanctioned by the Railway Ministry so that survey and DPR is initiated at the earliest. Then the spent money can be adjusted as recovered once the company is formed for the next level of project completion.

At the same time, I plead with Hon'ble Railway Minister to oblige people by approving another vital railway line of Kalyan-Ahmednagar via Malshej in the next Rail Budget. This project is long dreamed of, by people and me as their representative, for many years. It would be like a dream come true to us if this project is approved in the next Rail Budget.

The Kalyan-Ahmadnagar via Malshej railway line would provide the shortest route for people to travel to the city of Mumbai, the financial capital of India. This project would greatly ease the transport of vegetables, fruits that is largely produced in the places like Junnar, Narayangaon, Ghodegaon, Otur that come in my parliamentary constituency. These agricultural productions are largely transported to the markets of Mumbai. These places cover not only my constituency but also from other surrounding areas on the route. Presently, this transport is done by the long road resulting into lot of wastage of the agro products. So, once again, I urge Hon'ble Minister to bestow his generosity upon us by approving this railway project in the next rail budget.

I would like to bring another important issue related to Pune-Miraj and Pune-Solapur railway lines to the notice of Hon'ble Railway Minister. There are many railway gates on these railway lines. These gates are very fatal and also crate heavy traffic congestion. Because of this, commuters face a lot of inconvenience. Therefore, I would like to urge hon'ble Railway Minister to arrange for sufficient funds to construct necessary rail over bridges

Similarly, I would like to plead with Railway Minister to start a local train on Pune-Daund railway route. People from Daund, Patas, Kedgaon, Yawat, Urali Kanchan, Koregaon Mul, Loni Kalbhor, that fall on Pune-Daund railway line

travel to Pune to attend to their offices in the city. In the recent years, the number of commuters from these places to Pune and back grew manifolds as a result of growth of the city of Pune in terms of commerce and service sector. So, I humbly request to the Hon'ble Railway Minister to approve this important project soon. Similarly, I have been following yet another important railway line of Pune-Goa via Panvel for about 2-3 years' time now. I must bring to the kind notice of Hon'ble Railway Minister that 6-7 lakh people from Konkan region have been residing in the district of Pune. This Railway Line would provide a great solace to people from Konkan.

Hon'ble Railway Minister has greatly obliged Mumbaikars by approving the elevated Railway Projects of "Oval Ground to Virar" and "CST to Panvel". A sum of Rs. 631 crore has been arranged for the projects under MUTP-2. But, though the projects under MUTP-3 would require an amount of Rs. 11, 444 crore, only Rs. 5 crore has been approved in this budget. Required money needs to be approved soon if the project is to be set up successfully. I am quite hopeful that Shri Suresh Prabhu would take up this matter on priority basis.

This railway budget has seen the approval for 11 new railway lines, survey of 7 new railway routes and electrification, subways, rail over bridges, terminal at Hadapsar and so on. We in Maharashtra are quite happy that new railway projects in Marathwada, Vidarbha, North-Maharashtra, and Mumbai are taken up in this rail budget. This is definitely good development for the overall development of the state of Maharashtra. We, the people in Maharashtra, would like express our heartfelt thanks to Hon'ble Shri Prabhu for that. But the necessary railway projects like Karad-Chiplun Railway Line that connects to the Konkan haven't found place in this budget. I request Hon'ble Railway Minister to consider this project as well. At the same, it is important to arrange for sufficient funds to provide necessary rail amenities to the commuters by local in Mumbai. I would like to cheer up Hon'ble Prabhu by asking him to execute the projects at the earliest. The administration must be given necessary clearances soon.

In the conclusion, I would like to congratulate Hon'ble Prabhu once again for achieving this great feat so successfully despite challenging circumstance posed before him. He has tried doing justice to every region and every stratum of the society by adequately addressing all their worries.

*SHRI S.P. MUDDAHANUME GOWDA : I oppose the Budget proposals presented by the hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu jo. This year also the Hon. Minister has only given many visions for the future without substantiating as to where from the finances will come.

Hon. Railway Minister has not announced any new railway projects or trains in spite of increasing demand by the general public. Every year, there will be heavy rush in usage of trains. Enhancement of rail facilities is the need of the hour. But the hon. Railway Minister, instead of attending the growing need of the users of rails, has given much importance regarding the various reformative theories which will not help the people in the country who are using the trains.

The Railway Budget does not give any answers to the fundamental issues related to infrastructure development, income accumulation and quality travelling. The Budget claims that there is no increase in passenger fare and freight charge. That is right. There is no compulsion that the announcement of increase in passenger fare and freight charges be announced in the Railway Budget only. The Hon'ble Minister can increase these fares at any time of the year. So, the claim of the Hon'ble Minister has no guarantee. I would like to ask that can he give any guarantee that these fares will not be increased in the coming financial year? If yes, then we can assume that this budget is having something for the poor. But, can he? The last year's Budget was also like that. There was no passenger fare hike, there was no hike in the freight rates. But, there were hikes in the passenger fare and freight charges in between. The Railways has doubled the cancellation charges for the railway tickets which has affected the people to a great extent. The hike was justified saying that it was for helping the genuine passengers to get their tickets confirmed, but this was not totally true.

Plain reading of the Budget presented by the Hon. Railway Minister goes to show about the theoretical plan of the Railways in India instead of practical solution to Indian Railways. Lots of areas are proposed in the Budget without

* Speech was laid on the Table.

there being any concrete remedy for solution of the problems being faced by the countrymen in the Indian Railways.

Most of the railway projects run into time and cost overrun. There are no specific steps taken in the Budget to ensure effectiveness of project implementation.

The Hon. Minister has stated that 400 railway stations would be redeveloped through PPP. Apart from this, I find that station development will be done through PPP, cleaning of stations will be done through PPP, facility management will be through PPP, logistic park will be established through PPP and warehouse will be done through PPP. If all these works are being carried out through PPP, then, one can feel that the privatization of the Railways is at very nearer stage. This is not good for Railways and their employees, as the Railways are employing about 15 lakhs people. This decision of the Railways to get work done through PPP would unrest the Railway employees, which alternatively affects the performance of the entire Railways. I urge upon the Hon'ble Minister to have check on the PPP model in Railways.

Coming to cleanliness part of Indian Railways, Swachh Bharat campaign was started by our Hon. Prime Minister for a clean India. But the cleanliness of Railway stations in the country, especially in Karnataka, is very bad, and is extremely worse in MRTS stations. It is a pathetic condition wherein the railway operate dirty coaches even in premium trains like the Rajdhani Express and Doranto Express trains.

Air-conditioned coaches for suburban trains were announced a few years ago but it failed to take off. It has been the request of commuters for a congestion-free travel by introducing 12 car racks, increasing service during non-peak hours, installing CCTV cameras and providing better sanitation facilities in suburban railway stations.

Safety of commuters in MRTS should be ensured by installing CCTV cameras in all MRTS stations. There has been a rapid rise in the incidents of

derailment of MRTS trains and necessary action should be taken so that such incidences never happen in the future.

Hon. Railway Minister has not announced any new railway lines in the Budget which enables the Indian Railways to speed up the facilities to the passengers of the Indian Railways. There is growing need in the various parts of the country for railway facilities by establishing new railway lines which the Hon. Railway Minister should have done. This is one of the serious lapses in the Railway Budget presented for this year.

Now, I would like to mention about some of the important projects of my Tumkur Parliamentary Constituency of Karnataka.

Tumkur-Rayadurga railway project is under progress. Lands are being acquired and in Seemandra Area, the works are already completed. In Karnataka part, acquisition proceedings are going on. About 171.93 acres of land has been notified in the above said villages for formation of a Railway Junction. This is a very important Junction since the proposed Tumkur-Davangere Railway line is passing through this Junction only. This proposed Junction is located where the Bangalore-Chennai Industrial Corridor is coming up. This is adjacent to National Highway No. 48 which runs between Bangalore-Mumbai. This project is on the concept of sharing 50:50 ratio. Accordingly, Railway authorities have already deposited around Rs. 45 crores with the District Administration, Tumkur for the land acquisition purpose. Karnataka Government has also taken initiative to deposit their share now. It is very surprising to bring to your notice that the Deputy Chief Engineer of South-Western Railways himself has written for de-notification of nearly 145 acres of land out of 171.93 acres already acquired stating only 27.62 acres is sufficient. The preliminary notification and final notification are already issued and the land now vests with Government. There is absolutely no objection from the farmers whose lands are acquired. It is crystal clear that due to the pressure of some vested interest persons, Railway authorities are trying to get the lands de-notified to benefit the real-estate people which is bringing bad name to

the Indian Railways among the general public. I urge the Railway Minister to issue necessary instructions to the authorities concerned to desist from giving up the lands acquired for Indian Railways, in favour of some vested interest persons in the interest of much awaited Railway Junction to be formed.

I would like to request the Hon'ble Minister to kindly take up the following projects of Tumkur Parliamentary Constituency in the interest of general public: Construction of Railway Under Bridge (RUB) at LC No. 42, i.e. towards Shanthinagar from Gandhinagar in Tumkur Railway Station in Karnataka; Construction of Railway Under Bridge (RUB) at Km. 65/5 near Tumkur Railway Station using existing defunct small under bridge space to enable to have free movement of citizens from one side to another side of the railway station; and Railway electrification programme between Tumkur and Chikkabanavara in the Bangalore-Arasekere stretch to enable to provide Rapid Mass Railway Transit facilities between Tumkur-Bangalore and to help daily travellers.

*__डॉ. सुनील बलीराम गायकवाड़ (लातूर):__ रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु ने जो रेल बजट सदन में रखा है वो एक बहुत ही अच्छा बजट रखा है । इस बजट में कोई भी भाढ़ा नहीं बढ़ाया है । मेरे निर्वाचन क्षेत्र में लातूर में 50 साल से नई रेल मार्ग की मांग थी - नांदेड-लोहा-लातूर । माननीय रेल मंत्री जी ने इस नई रेल मार्ग के लिए मंजूरी दी है और 1,560 करोड रूपयों का प्रयोजन किया है । मैं माननीय मंत्री जी को बहुत बहुत धन्यवाद देता हूं ।

दूसरी भी मांग बहुत दिनों से थी लातूर-गुलबर्गा-नई ट्रेन के सर्वे के लिए मान्यता दी है । यह हमारे क्षेत्र के लोगों की बहुत पुरानी मांग थी । इस नई रेल लाईन से महाराष्ट्र-कर्नाटक का बहुत ही नजदीक का मार्ग हो जाएगा । इसी लाईन पर हिन्दु भगवान दत्त महाराज का बड़ा मंदिर है "गाणगापूर" । इस मंदिर के लिए भी यह मार्ग बहुत काम में आयेगा । यहां देश के कोने कोने से स्टुडेंट पढाई करने आते हैं । रेल की कनेकटिवीटी बहुत ही महत्वपूर्ण है । मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि लातूर-महाराष्ट्र से तिरूपति की ट्रेन और लातूर-अजमेर की ट्रेन शुरू करने की मांग आपके माध्यम से करता हूं । भविष्य में जब भी रेल मंत्री जी को बजट का प्रावधान करना होगा तब इस नई ट्रेन का विचार जरूर करें।

लातूर-मुंबई ट्रेन है वह लातूर में आकर रूकती है । करीब 1.4 घंटे रूकती है । अगर यह ट्रेन लातूर-पुणे शटल सेवा शुरू करें तो हमारे क्षेत्र की जनता को बहुत ही राहत मिलेगी ।

लातूर से पानगांव एक स्टेशन है लेकिन लातूर से पानगांव सरल रेल लाईन नहीं है । अगर पानगांव - लातूर की नई लाईन जोड़ने का काम करेंगे तो परली जाने के लिए बहुत ही शार्टकट रास्ता हो जाएगा । दक्षिण मध्य रेल और सेंट्रल रेल यह दोनों इस लाईन से जुड़ जाएंगें ।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और यह रेल बजट आम जनता के हित में बनाया है इसलिए अभिनंदन भी करता हूं ।

धन्यवाद।

---

* Speech was laid on the Table.

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Madam Chairperson, the hon. Minister for Railways has a good vision but vision alone will not serve the purpose unless the vision materializes into practical work.

As regards passenger amenities, the hon. Minister could not understand the problems of the common man while more than 2.3 crore passengers travel daily by trains. The railway amenities are in a poor state with reference to drinking water, hygiene and cleanliness of toilets and the quality of food.

As regards freight decline, freight is the backbone of Indian Railways. Indian Railways largely earns by freight but it is surprising to know that the volume of freight has stagnated for the last two years while it has always grown at the rate of 7 to 15 per cent every year.

Coming to freight corridors, goods have to reach timely and have to be delivered at the right time. So, fast movement and timely reaching the destination is important. I urge upon the hon. Minister to lay special emphasis on freight corridors from Delhi to Mumbai and Delhi to Kolkata.

I really appreciate the hon. Minister for announcing a new corridor towards the South and towards the East. Earlier, we had made a plan but ultimately, the hon. Minister agreed for a corridor to connect the southern parts of the country, namely, Hyderabad, Bangalore and Chennai. These are the most important cities where agricultural produces and other commercial goods get transported. If there is a freight corridor, time will be saved and goods will reach the destination at the proper time without getting perished.

I will really appreciate if some initiative is taken on this point but the announcement made is not sufficient. I think the hon. Minister, while replying, will address the issues of on-going projects of freight corridors and the new projects which he has planned. I also appreciate him for the freight corridor to link the southern parts and the northern parts of the country. But when are you going to implement it? The hon. Minister may also explain his vision about it.

Regarding bullet train, of course, any Government which comes to power has to take some steps about it. You know the cost for it. For each kilometer, you will be spending Rs. 200 crore whether you are expecting external funding or not. The railway network covers a distance of 65,000 kilometres and the average speed of freight traffic is 20 to 30 kilometres per hour and the speed of passenger trains is 50 to 60 kilometres. Even Rajdhani and other trains which are fast moving trains do not exceed 80 kilometres except Delhi-Agra section.

I would like to urge upon the hon. Minister to make up his mind or vision to increase the speed by 20 kilometres per hour. If the trains which are covering the railway network of 65,000 kilometres move at this speed, the common man of this country will get the benefit because time will be saved and they will reach their destination on time which is most important. If you spend nearly Rs. 3 lakh crore as against Rs. 1 lakh crore for 500 kilometres, the entire Indian Railways will get a new shape. It was recommended by the Standing Committee on Railways chaired by Shri Dinesh Trivedi.

I think Shri Reddy is also a Member of that Committee. We unanimously recommended – irrespective of political parties – that if you give a little attention to spend money on this, even if it is through external resources, the entire Railways will be given a new shape and all the passengers, more than 2.5 crore of them, will be benefited and they will praise you. The hon. Minister should take note of it. Your vision will be useful for the whole country rather than benefiting only Mumbai – Ahmedabad route. You have to look after the entire country. That is my earnest request to the Government of India in general and to Shri Suresh Prabhu in particular. The hon. Minister has made up his mind to do something in the Railways.

The other important area is port connectivity. You have given a new thrust. You have announced projects for port connectivity under the PPP model. We do not know how it is going to be funded, whether it is through the external resources or whether the State Governments have agreed to these projects. Of course, this is

a good thing. This is required. New ports and State level ports have to be developed. You have mentioned this in the Budget. But we are not able to understand who exactly is going to invest the money. We do not know whether it will be done through external resources or with the States' participation. You have just mentioned only the PPP model. So, we want to know about this also.

Another most important area is this. When we were in the Government, the States like undivided Andhra Pradesh, Karanataka, Maharashtra and Jharkhand had agreed to implement the projects under the PPP model by sharing the cost. The States like Karnataka, Andhra Pradesh and Jharkhand agreed to invest two-thirds of the cost. At that time Karnataka and undivided Andhra Pradesh agreed to give free land and also for cost sharing. When Kumari Mamata Banerjee was the Rail Minister we sanctioned 14 projects. The entire Railway Board met the then Chief Minister Shri Y.S. Rajasekhar Reddy at his office. He said that he wants to see that the backward areas and districts are connected through the rail network and he said that he was ready to give free land and also ready for cost sharing. Under that proposal some of the projects were approved. For some of the projects the Government of Andhra Pradesh gave assistance. On the same line, Karnataka, in principle, has agreed to this. They have already given some project money. There also you have more than 14 projects and you have to provide funds this time. The Government of Karnataka, in principle, agreed to this. They have written a letter to the Board saying that for the on-going and the remaining projects, they are ready to give money and also free land.

You know very well that after the Land Acquisition Act of 2013, neither the State Government nor the Central Government could acquire even a single acre of land. That is why all the projects in this country have come to a standstill. Nearly 13 to 14 States have agreed for cost sharing. I would request and urge upon the hon. Minister to implement the projects. That is one of the most important aspects.

I would like to mention another important thing. The Government has already identified the land for the railway coach factory to the tune of 1,180 acres. They are willing to give; they have written to the Board. This year, the Railway Department has not given sufficient money. The Government of Karnataka is willing to give their share of cost and provide land.

I met the hon. Minister last week before the Budget regarding yard modification at Bangarupet which would connect the entire country. I hope the hon. Minister while replying would include this. I had also requested for some trains – Bangarupet-Shirdi; Bangarupet-Ajmer; Bengaluru-Nagoor; Bengaluru-Velankani – which connect southern parts of the country to visit these pilgrim places. I hope in your reply while announcing the trains, I think, you would take care of these trains.

This is the second time the hon. Minister has not announced any new surveys, new lines, new trains. This would impact the common people, and particularly the Members of Parliament. They have great amount of aspiration; they are waiting for his announcement. But the hon. Minister had given us a mechanical Budget. Your vision may be economic development, increasing the freight, growth, hygienic condition in Railways, etc. We can understand these things but the people of this country wants new lines, new trains. In every Budget, it is a convention for the Minister to announce new trains.

When I was in the Chair, I explained and expressed my feelings to the effect that every Member wants something – be it new railway line or survey or a new train or a stoppage or RoUs or RoBs. But the hon. Minister has disappointed the hon. Members of Parliament. For the second time, you have disappointed us. I hope, at least in your reply you satisfy all the hon. Members. It is not concerning any political party. The hon. Members are elected by 20 lakh people; they have aspirations; they are answerable to people. They have to tell the people that the hon. Railway Minister has announced a new surveys, new trains, new stoppages,

new RoBs for us. This is what the people, who voted for us, are expecting. I hope you understand the feelings of the Members of Parliament.

I appreciated your vision and I hope you would try to do something. But in the last one year, you have stated the same vision. I would request you to respond while replying as to what was the progress on the vision which you had given last year. This year, you have given some visions about what you are going to do. I appreciate it. It is required. Railways is one of the largest organisations in the world but your talent and vision should work and materialise. This is only my earnest request. The people of this country are expecting from you and that Shri Prabhu is a very talented and intelligent Minister, and that he would do something. At least in the ensuing year we have to see the results. Thank you very much.

*SHRIMATI POONAM MAHAJAN (NORTH CENTRAL MUMBAI) : I thank the Government for bringing in the Railway Budget 2016-17. The vision of Mr. Suresh Prabhu ji, Honourable Minister for Railways is simple yet effective - a change to challenge the conventional thinking policies in order to bring back the railways' share in the transportation approach, which has been truly reflected in this budget. By following the triple principles of 'Nav Arjan' (new revenues), 'Nav Manak'(New norms) and 'Nav Sanrachna' (new structures), Mr. Prabhu has announced a sound mechanism for a major transformation of Indian Railways. Moreover, keeping with the interests of all passengers, the recent rail budget has announced that there is going to be no hike in the passenger fares. In the rail budget, he has announced a saving of 8,720 crore rupees for budget estimates of last year will be effected this year and the Ministry hopes to generate revenues to the order of 1,84,820 crores, 10.1% higher than the revised target for the current year which is laudable.

The Railway Ministry has struck true to its 3 Rs - restructure, reorganise and rejuvenate. The rail budget has announced that 1780 automatic ticket vending machines will be installled. Moreover, Wi-Fi services are going to be introduced at 100 stations this year and 400 more stations over the next two years in line with the 'Digital India' initiative of the Government. The rail budget also promises 1600 km of electrification this year and 2000 km in the next year. These policies will surely place the Indian Railways on the global map in terms of smart delivery of services.

Today, the Railway Ministry has proved that 'Sabka Saath, Sabka Vikas' is not just a mere slogan, it is an integral ingredient in the government policies. The Rail Budget has taken into account the needs and requirements of everyone. For instance, e-booking on concession passes for journalists have been introduced in this budget. It also has a welfare vision for senior citizens, wherein the senior citizens quota shall be increased by 50% resulting in almost 120 berths per train.

* Speech was laid on the Table.

Special emphasis has been given for improvisation in Railway infrastructure for enabling 'divyang' people. The Government has announced that there will be online booking of wheelchairs, braille-enabled coaches, separate toilets and a one-time registration for availing concessions while booking tickets online, because the Government firmly believes that the 'divyang' should be a part of the society, not apart from the society.

Everyone is welcoming the fact that the Railway Budget is a welcome step for the common man. I believe it has gone a step further and also created enabling spaces for the common woman. 33% of sub-quota for women has been introduced in reserved categories to enable mobility of women. Moreover, with the introduction of the Janani Seva Scheme, the Railway Minister has declared that Children's menu, hot milk, hot water, baby food and baby boards will be provided which will be a huge boon for travelling mothers. Besides this, an all-India 24x7 helpline number 182 has been introduced for women to ensure their safety.

The budget has shown that the 'Sab' in Sab ka Saath, Sab ka Vikas' is not restricted to passengers only. IRCTC has begun the process of empanelling self-help groups for providing catering services. Moreover, the Railways has partnered with the Khadi and Village industries Commission and NABARD to develop products and services in trains which would hugely augment the incomes of the rural sector. Moreover, as a tribute to the magnanimous work done by porters, the Government has planned to provide them training in soft skills and declared that they will not be called "coolies" but will be called "sahayaks" now. All these measures reflect the holistic vision of the Government wherein it wants all stakeholders to benefit from the fruits of its policies.

For years together, Indian Railways has been called the largest open toilet in India. The present Government has decided to change this perception. Taking forward Gandhiji's vision of 'Clean India' the world's first bio-vacuum toilet developed by Indian Railways is being used in Dibrugarh Rajdhani Express. In furtherance to this, 17000 bio-toilets in trains and additional toilets at 475 stations

shall be constructed. Moreover, facility would also be provided so that passengers can request the cleaning of coaches via SMS. These facts of cleanliness are proof that the Government is following the 'Swachh Bharat Abhiyan' in letter and in spirit so that our Prime Minister Modi's vision, 'Na gandagi karenge, na karne denge' is truly fulfilled.

The present rail budget has also brought a lot of reasons to smile for all Mumbaikars. The suburban railways, in Mumbai, dubbed as the city's lifeline, has not been ignored in the Railway Vision of 2016. The rail budget has stated that the Government is working towards the financial closure and an early award of tenders for construction of two elevated suburban corridors between Churchgate-Virar and CSTM-Panvel in Mumbai. The CSTM-Panvel Corridor would also be integrated with metro lines. Moreover, the work of Mumbai Urban Transport Project (MUTP) Phase-III at an estimated cost of Rs. 11,441 crore has been included in the Budget. I am also grateful to the Railway Ministry for its plans to expedite the high speed rail passenger corridor from Ahmedabad to Mumbai with the assistance of the Government of Japan. The SPV for implementing such a high speed project would be immensely beneficial in providing Indian Railways with technology advancements and new manufacturing capability.

I am thankful to the Government for the progress made in railway electrification, especially with respect to Mumbai. The Railway Ministry has converted 1500 volt DC traction to 25 kV AC and it has been completed in Kurla-Chhatrapati Shivaji Terminus (CSTM) section. With this, the entire main line section of Mumbai Division of Central Railway is now converted to 25 kV AC traction. With a view to facilitate passengers and to reduce the rush at the ticket booking counters, unreserved ticket booking through mobile phone has been introduced on pilot basis and paperless season tickets through mobile phone has been launched on suburban section of Mumbai (Central and Western). Also, paperless platform tickets through mobile phone has been launched at certain

station over the Northern, Southern, Central and Western Railway which is a welcome relief for all passengers, especially during the peak hours.

The Railway Ministry has bent over backwards to give us a forward-thinking rail budget. In order to attempt the makeover of the railways, the Ministry has envisioned better infrastructure services for railway modernization. This has been done in the form of LED luminaires in all stations in the next 2-3 years, wireless enabled 'Rakshak' devices to gang-men (to intimate them about approaching trains), bar-coded tickets, overnight double-decker "Uday" expresses between busy stations and CCTV surveillance in all stations. In total, Rs. 8.5 lakh crore is envisioned to be spent over 5 years for modernization of the railway infrastructure. A revolutionary change has been envisioned in the railway budget today which rings true in the words of the Honourable Railway Minister. Mr. Suresh Prabhu ji's words, "Today, there is no barrier between a common passenger and Indian Railways." With measures like these, I am sure that the vision for a better and more efficient railways is not a distant dream but is an achievable feat by the present Government.

*SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Indian Railways is one of the largest organizations in the world responsible for commercial activity. Its long existence is an indicator of robustness of the organization. As a prime mover of bulk commodities and passengers across more than 7000 stations, it plays a huge role in India's economic progress.

Railways in India are a tool for development, equity and integration of all parts to the mainstream. It is rightly referred to as 'the lifeline of the Indian economy' as it facilitates industrial and economic development by transporting materials such as coal, iron ore, fertilizers and foodgrains. It touches the lives of people in both tiny villages and urban and urban metropolises.

Indian Railways (IR) is currently facing two crucial problems that is affecting their revenues. These two problems are - poor growth in freight loading and passenger traffic.

The Government had expected gross traffic receipts of Rs. 1.83 lakh crore in FY16, instead it garnered revenues of just Rs. 1.67 lakh crore. Now, this year, the Government expects revenues at Rs. 1.84 lakh crore, which is a 10% growth on Rs. 1.67 lakh crore.

Similarly, as far as passenger traffic goes, the Government had expected revenues to come in at Rs. 50,175 crore in FY 16, but it has come in at Rs. 45,384 crore. The Government now expects to see revenues at Rs. 51,012 crore in FY17.

The Government expected revenues from goods traffic at around Rs. 1.21 lakh crore in FY16. But this has come in at just Rs. 1.13 lakh crore, which is lower than the FY 16 targeted revenue.

Ahead of the Budget for 2016-17, the Railway Minister acknowledged that subdued freight volume is a major problem area for railway finances, apart from the impact of implementation of the 7th Pay Commission's recommendations.

In the previous budget, IR had targeted an ambitious 7.7 per cent growth in freight volumes for 2015-16. In the budget last year, the Government has

* Speech was laid on the Table.

estimated freight traffic to grow to 1,186 million tonnes in 2015-16 from 1,101 MT the previous year. Of the incremental target of 85 MT, 42 MT was to come from coal, the largest component of the Railways' commodity traffic basket. Also, an additional nine MT was to come from iron ore and seven MT from cement.

However, cumulative growth in freight loading during April 2015 - January 2016 stood at 0.9 per cent, the lowest ever. Lack of demand of key commodities such as coal, cement, iron ore and containers is to be blamed for sluggish volumes. Also, while freight rates of IR were hiked last year, lower fuel prices made other modes of transport cheaper. Therefore, a shift to other modes of transport also ate into its market share in freight transport. This dismal freight growth is staring at Indian Railways in the face. I would urge the Government to explain this overestimation of freight growth.

A point worth noting is that in the last 15 years, railway loading has increased on average 7% every year. While sluggishness in railway loading can be attributed to subdued economy, the reality is that we have had several years in the past when GDP growth was less than 5%.

For 2016-17, freight loading and freight earnings growth is targeted at 4.5 per cent and 5.4 per cent, respectively. These figures are again dependent on whether the industrial demand improves in the coming months. We look forward to see how and when the Government lives up to promise to expand the freight basket and rationalize the current tariff structure.

During April-December 2015, passenger traffic on IR declined by 1.9% as compared to the same time last fiscal. Because of a steep cut in air fares and raining discounts, India's middle class which traditionally preferred long distance trains is now open to the quicker and affordable air travel. This trend is likely to continue in the next fiscal as well which means railway passenger bookings will be under pressure. However, the targeted growth of 12.4 per cent in passenger earning is very optimistic.

When Indian Railways could have provided better intermodal facilities at airports, they did not, despite having railway lines along many airports in the country. Now many transport options including luxury buses and taxis operate directly from and to airports and provide way better connectivity to and from nearby towns.

The dining cars are another open scam. On long-distance trains, everybody knows that they are used mostly for private business and at best for hot-cooked meals for 1AC passengers; other meals are picked up from middle stations and kept in the doorways of coaches, next to the toilets, to be served to passengers.

There was an increase in Tatkal fares by 33 percent in December, 2015. They increased the upper class rail fares by 4 per cent in November, 2015. The Tatkal cancellation fares were also increased in the same month. Now, in the budget it was mentioned that there will be no fare hike.

More than two lakh vacancies are to be filled in the Railways. Nothing has been mentioned on filling these posts. Certain posts are important for ensuring safety of passengers and rail infrastructure.

The Railway Minister assured a "Zero Accident Regime". In 2013-14 118 persons were injured and 54 persons were killed in rail accidents, while in 2015-16, the number of injured has gone up to 136 and those killed to 64. Immediate steps need to be taken to reduce the number of accidents in railways. The budgetary allocation for replacing aged assets has gone down from Rs. 5,500 crore to Rs. 3,200 crore while appropriating funds. This is not in the interest of passenger safety. There are 10,000 unmanned crossings all over the country.

Apart from installation of CCTV cameras, it is very important that CCTV cameras actually function and the CCTV footage is actively monitored. Apart from that, steps need to be taken to increase safety in overnight trains and in ladies coaches.

The Budget announced Antyodaya Express and Deen Dayal coaches, in memory of former Jan Sangh leader Deen Dayal Upadhyay. These will be long-

distance, fully unreserved, superfast train service for the common man, to be operated on dense routes. I believe these are just new names for Duronto and Garib Rath expresses started by the UPA. Hamsafar, Tejas and Uday services also look like repackages of old trains and facilities.

The budget mentioned, "We will exploit new sources of revenue so that every asset, tangible or non-tangible, gets optimally monetized." I would urge the Government to be more specific and explain what new sources of revenue the Ministry is looking at.

It is very important to focus on these alternate revenue sources for the expansion and modernization of Indian Railways. Increasing freight and passenger fares shouldn't be the only avenues for increasing railway revenues. The effect of constantly rising freight prices has been visible in the decreasing share of railways in goods transport. Getting more non-fare revenue - from advertising, for instance - is another priority area for the railways, though the progress on this has been slow and information from the Government is less.

There has been no real ground work done in the stations meant to be developed as adarsh stations. I would urge the Government to look into this scheme and conduct a ground study of what all civic amenities have actually been provided and maintained under this scheme.

I would now like to list down 5 issues which are of utmost importance to common passengers and determine their railway experience.

The bigger the station, the filthier it is, with water and garbage in platforms and human excreta on the tracks. It is a big put-off for travlers who have only learnt to live with the situation since it simply hasn't changed at many stations despite the ongoing Swachh Bharat Abhiyan. It is a major drain on the resources too, but even money hasn't been able to make a difference. Western Railways alone reportedly spends nearly Rs. 3.5 crore every year to keep its stations as well as trains clean. Last December, the National Green Tribunal slammed a fine of Rs. 5 lakh on the railways for failing to keep the New Delhi station's tracks clean. The

NGT said that it was beyond comprehension why Railways failed to perform a merely supervisory function since contractors had been engaged for cleaning tracks and platforms. The Tribunal also warned that is will impose a fine of Rs. 1 lakh per day if things don't change.

Stinking toilets have been the bane of the Railways for a long time. The Railway Minister announced in 2016-17 budget the cleaning of toilets by request through SMS. Only time will tell whether this will work or not. The conventional toilets' basic design has itself been problematic. That itself leads to stench and fifth in the toilets apart from the dumping of faecal matter directly on to the tracks. The IR has been experimenting with various technologies to counter this particular problem, because of which Indian trains now have three different kinds of toilets, the conventional ones, bio-toilets and Control Discharge Toilets.

The latest stress is on "bio-vacuum toilet" that send the flushed-out waste into a tank underneath the coach. The tank contains bacteria that turn faecal matter into water and gas, which is then discharged on the ground or tracks. Let us hope this new technology will free the toilets on our trains from stench and filth.

Any frequent traveler on India's trains will find it hard to instinctively agree to the Government's claim that it runs 78% trains on schedule. The Government gets this number by calculating punctuality after a train has completed its journey. It does not factor in delays before completion, which is a major error since many trains run late for several hours and make up for delays towards the end, reaching the destination on time. Most common factors that delay trains include capacity constraints because of increasing traffic, whether conditions like fog and rains, heavy road traffic at level crossings and run-over cases a these crossings. IR has also admitted that equipment failure like signal malfunction, rolling stock breakdown, overhead equipment failure, etc. contribute to punctuality loss in a big way. However, railway engineers do not accurately report all such instances.

Some of IR's longest routes stretch up to 72 hours, underlining the need for good catering facilities on-board. Even for shorter distances, it is common for passengers to travel for 12 to 20 hours at a stretch several times a year. However, the quality of the food and drinks that Railways makes provision for leaves much to be desired. The menu is standard and the food is of low-quality. Tales of uncooked chapatis, semi-cooked rice, stale veggies and infection-inducing chicken curry are common. A visit to the pantry coach is bound to kill any appetite right away. IR has recently begun tying up with restaurants, taking orders on-board and picking them up at stations. It is still at early stages and makes no difference on direct routes that have only technical stops.

Lastly, I request the Indian Railways to consider following demands for Maharashtra and Baramati Constituency:

Women's coaches started decades ago. We are witnessing one women coach in all the passenger trains. With changing time, number of women passenger has increased considerably, I request to consider increasing number of woman coaches in passenger trains.

At present, Pune - Lonavala suburban zone is functional. Pune is the 7th Metropolitan city in the country. However, the horizons of Pune are expanding rapidly due to heavy influx of people from all regions of the country due to employment opportunities and good educational facilities. As such, Pune is growing rapidly towards Lonavala, Daund, Saswad and Jejuri areas. People prefer to stay in sub-urban areas due to comparatively cheaper availability of land and residential premises in the suburban areas. In view of this, it has become necessary to declare Pune-Daund section as suburban zone similar to Pune-Lonavala section to provide DMU services to commuters from this rgion under Pune Division.

Daund Junction is a railway junction on the Mumbai-Chennai railway line located in Pune district in Maharashtra. Daund Juncion is a major stop for Passenger trains and is a major hub. Just like Lonavala, many people travel from Daund to Pune city for work. This route was proposed for the convenience of people of Daund and the villages like Patas/Kadethan/Kadgaon/Khutbav/ Yevat/Uruli Kanchan/Loni/Manjri/Hadapsar on this route. Instead of suburban trains, four shuttle train operate on this route between Pune and Daund and through trains like Pune-Baramati shuttle, Pune-Manmad passenger, Pune-Nizamabad passenger and two shuttle trains between Pune to Solapur are useful but they are insufficient for people on this route to access Pune city.

MST (Monthly Season Ticket) is issued only up to 150 km. We strongly request to increase the limit up to 500 km so that it will be beneficial to the passengers.

The doubling work between Daund-Manmad is also now very necessary as the electrification work is almost completed. Presently there is a single track and many of the Superfast and Express trains run daily in between this section causing very heavy traffic, due to the holy place of Shri Sai Baba at Shirdi.

Baramati is nearby Daund and Pune. It will become very affordable to travel by train if the triangle of Daund, Baramati and Phaltan get connected. Some of the trains will pass through this route towards Kolhapur side and will save time and money. Hence it is very necessary to do the Second Track along with electrification between Daund - Baramati.

There is need to re-develop the JEJURI Railway Station, the holy place of Maharashtra under Indian Railway Stations Development Scheme.

श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश (सूरत) : सभापति महोदया, वैसे तो आज महिला दिवस के माध्यम से सुबह ही सुमित्रा महाजन जी ने पांच और छह तारीख की दो दिन की यहां की क्रॉन्फ्रेंस में सभी महिलाओं को एक ऊर्जा दी है और बहुत कॉन्फिडेंस दिया है। एक नया मैसेज दुनिया को दिया है कि भारत की महिला सशक्त है और राष्ट्र निर्माण के लिए सस्टेनेबल ग्रोथ के लिए वह अपना योगदान किस तरह से दे, उसके लिए भी काफी चर्चा वगैराह हम लोगों ने की है। प्रधान मंत्री नरेंद्र भाई ने भी कहा था कि आज के दिन ज्यादा से ज्यादा महिलाओं को बोलने का समय मिले। सुबह कुछ महिलाओं ने समय दिया और आज रेल बजट पर भी महिलाओं से समय शुरू हुआ। सूरत के एक कवि की बहुत अच्छी कविता की कुछ पंक्तियों से अपनी बात शुरू करना चाहती हूँ। बहुत अच्छी कविता है। वैसे तो गुजराती में है, लेकिन सबको समझ आ जाएगी।

> " सरस छूं, स्मार्ट छूं, होशियार छूं, भारत नी नारी छूं, सवा सौ करोड़ नो आधार छूं, भारत नी नारी छूं। जगत ना मंच पर, निर्माण करवा, उच्च भावी नू, सशक्त भारत ना निर्माण माटे, सखत मेहनत करवा तैयार छूं, भारत नी नारी छूं। "

मैं रेल बजट में प्रभु जी को समर्थन देते हुए रेल बजट का स्वागत करने के लिए यहाँ खड़ी हुई हूँ। वर्ष 2009 में विदआउट रिजर्वेशन गुजरात से तीन महिला चुनकर यहाँ आई थीं, 100 परसेंट रिजल्ट दिया था। इस बार पाँच महिलाओं को टिकट मिला था, पाँचों महिला चुनकर आईं, 100 परसेंट रिजल्ट दिया है। साथ में उन्होंने कल सशक्त करते हुए एक बहुत अच्छी बात कही थी कि हमें पिरामिड की तरह काम करना है। ग्राम स्तर पर, जिला और तालुका लेवल पर और वहाँ से आगे कारपोरेशन तक, एम.एल.ए, एम.पी. सभी महिलाओं को साथ में लेकर आगे बढ़ेंगी तो हम सशक्त भारत का निर्माण कर सकेंगे। नरेन्द्र भाई ने हमेशा हमारा हौंसला बढ़ाया है, हमें नए विचार दिए हैं और उसी को सार्थक करते हुए सुरेश प्रभु जी ने पिछले साल भी एक बजट किया और इस साल भी यह बजट किया।

मैं वर्ष 2009 से वर्ष 2014 तक पाँच रेल मंत्रियों को अपनी बात रख चुकी थी, क्योंकि मैं ऐसे शहर का प्रतिनिधित्व करती हूँ, जिसमें पूरे भारतवर्ष के लोग रहते हैं। सभी स्टेट्स के लोग सूरत में रहते हैं। सूरत को मिनी भारत कहा जाता है। रेल कनेक्टिविटी या फ्लाइट कनेक्टिविटी दो ही हमारी मुख्य माँग होती है, क्योंकि कारपोरेशन का खुद का बजट छह हजार करोड़ का है और डायमंड और टेक्सटाइल इंडस्ट्री के साथ-साथ और भी बहुत सारी रिलायंस, एनटीपीसी, हजीरा आदि इंडस्ट्रीज वहाँ पर हैं। इस कारण वहाँ देश के ज्यादातर राज्यों के लोग रहते हैं। सूरत एकमात्र रेलवे स्टेशन है, जो फर्स्ट फ्लोर पर है। वह पुराना शहर, जो 150 साल पहले वाला शहर है, उसी में फर्स्ट फ्लोर पर होकर जाना पड़ता है। मैं कम्पेरिजन भी नहीं करना चाहती थी, लेकिन अभी मुनियप्पा जी बैठे थे, पिछली बार जब हम लोग नए थे, हम उनके पास गए

थे तो उन्होंने कहा था कि एक डिमांड आपकी ऐसी होगी, जिसे आप अपने क्षेत्र में जाकर बता सकेंगे कि यह मैंने आपके लिए किया है, लेकिन ऐसा हुआ नहीं। वर्ष 2014 के बाद रिजल्ट ओरिएन्टिड काम का हमने अनुभव किया। सबसे पहले हमने यह अनुभव किया कि सूरत के आसपास चार रेल ओवरब्रिज बने पड़े थे, जिनकी सिर्फ कनेक्शन बाकी थी, जो दोनों तरफ के ओवरब्रिज राज्य सरकार के प्रयत्न से हमने बनाए थे, लेकिन बीच में जोड़ने का जो काम था, हमने यहाँ मुलाकात की, कमिश्नर, मेयर के साथ हम लोग यहाँ आए, जब हम वापस सूरत पहुँचे तो उसके पहले हमें उसकी परमीशन मिल चुकी थी। यह पहली हमें सक्सेस मिली। दूसरी सक्सेस तब मिली जब पीपीपी मॉडल पर जो बात हो रही है, उसमें कारपोरेशन, स्टेट गवर्नमेंट और सेन्ट्रल गवर्नमेंट के साथ मिलकर बहुत बड़ा, जिसको दुनिया में सबसे बड़ा रेल का प्रोजेक्ट कहा जाता है, जिसका एक मॉडल हमने बनाया था, रेल मंत्रालय में भी उसे रखा था, वाइब्रेंट गुजरात के दरमियान माननीय नरेन्द्र भाई ने और हमारी मुख्यमंत्री ने भी वहाँ देखा है, इसके ऊपर काम शुरू हो चुका है। उसके लिए भी मैं सुरेश प्रभु जी को धन्यवाद देती हूँ।

मुम्बई से अहमदाबाद जो बुलेट ट्रेन जाएगी, वह भी सूरत होकर ही जाएगी, उसका लाभ भी हमें मिलेगा। सबसे बड़ी बात महिलाओं के लिए सुरक्षा और स्वच्छता की होती है, जिसका अनुभव हम कर रहे हैं। वही ट्रेन है, इसमें कुछ बढ़ोत्तरी तो हुई नहीं है, मैं मनोज सिन्हा जी का भी धन्यवाद करूँगी, क्योंकि कई वर्षों से हमारी जो माँग थी, उत्तर प्रदेश से जोड़ने वाली ट्रेन की शुरूआत करने के लिए वे सूरत भी आए थे और एक अच्छी शुरूआत हो गई थी। नई ट्रेन का ऐलान न करते हुए, अपनी चादर जितनी हो, उतने ही पैर फैलाने चाहिए, उसको ध्यान में रखते हुए, जो पुराने वायदे किए हैं, उनको पूरा करने के लिए उन्होंने जो प्रयत्न किए हैं, प्रजा ने उनको स्वीकारा है, क्योंकि उसकी गति बढ़ी है। कई ट्रेनें ऐसी हैं, जिनमें पाँच-दस मिनट लगता है, लेकिन उसकी स्पीड ज्यादा हुई है, ब्रॉडगेज लाइन थी, उसको भी सहारा मिला है, नई लाइनें बिछाने का भी काम हुआ है। अभी इंडस्ट्री कमेटी में हम लोग लखनऊ गए थे, वहाँ हम लोगों ने रेलवे का पूरा यूनिट देखा और उसमें नई तकनीक के साथ काम हो रहा था। कल भी नरेन्द्र भाई ने सभी महिलाओं को बताया था, महिलाएं तकनीक का इस्तेमाल कर सकती हैं। सोशल मीड़िया पर तकनीक का सबसे अच्छा काम यदि किसी ने किया है तो वह सुरेश प्रभु जी ने किया है। जब भी किसी महिला पर अत्याचार हुआ या किसी को कोई जरूरत पड़ी तो उनके एक ट्वीट से उसे तुरन्त मदद मिल गई। यह जो विश्वसनीयता की बात होती है, वह विश्वसनीयता हम लोगों में इस सरकार ने परिपूर्ण की है।

16.00 hours

सभापति जी, ज्यादा टैक्निकल बातें न करने के बजाय मैं कहना चाहूँगी कि सूरत की हमारी जो डिमांड है, जो बातें उन्होंने स्वच्छता की कीं, वह उन्होंने करके दिखाया है। जो ट्रेन की गति बढ़ाने की बात

है, वह उन्होंने करके दिखाया। कोई नई योजना नहीं बनाई, लेकिन जो पुरानी योजना है, उसमें हमें भरोसा है कि आने वाले पाँच सालों में हमारा यह काम पूरा हो जाएगा। सूरत एक ऐसा स्टेशन है कि जिसे ममता जी ने वर्ल्ड क्लास स्टेशन घोषित किया। एक साल में 150 करोड़ रुपये से ज्यादा रेवेन्यू देने वाला जो शहर है, 65 लाख से ज्यादा उसकी पॉपुलेशन है और हर रोज़ 300 से ज्यादा गाड़ियों का वहाँ आना जाना होता है। टैक्सटाइल के 5000 से ज्यादा यूनिट्स हैं, डायमंड की फैक्ट्रियाँ हैं। उसकी वजह से हर रोज़ 1 लाख 20 हज़ार यात्री यहाँ आते हैं। 40 हज़ार से ज्यादा करंट बुकिंग और 15 हज़ार से ज्यादा रिज़र्व टिकट की बुकिंग होती है। रिज़र्व टिकट में भी ऑनलाइन बुकिंग और जो मैसेज आने लगे हैं जिसका हम अनुभव करने लगे हैं कि हाँ, कुछ हुआ है, कुछ होने लगा है, इसके लिए मैं प्रभु जी को बोल सकती हूँ, क्योंकि वे मुम्बई से हैं। लेकिन मुम्बई से एक अलग डिवीज़न हमें गुजरात में सूरत में चाहिए, ताकि छोटी-छोटी समस्याओं के लिए हमें वहाँ न जाना पड़े। सूरत के पास एक उधना रेलवे स्टेशन है, उसको भुसावल लाइन के लिए भी डैवलप किया जा सकता है। सबसे बड़ी मेरी डिमांड है कि गुजरात के अंदर जो डायमंड फैक्ट्रियों में काम करते हैं, जो सौराष्ट्र रीजन से हैं, वहाँ हर रोज़ सूरत से भावनगर और अमरेली डिस्ट्रिक्ट के लिए 500 से ज्यादा लक्ज़री बस निकलती हैं। सिर्फ महुआ के लिए एक या दो ट्रेन हैं। उसके बदले में हर रोज़ यह ट्रेन होनी चाहिए। नई डिमांड के लिए दो तीन बार मंत्रालय से फोन भी आ चुके हैं कि आपकी प्रायारिटी बता दीजिए। मेरी तो 10 डिमांड्ज़ होंगी, लेकिन उनमें से एक या दो जिनको प्रायॉरिटी बोलते हैं, उनको भी अगर हम कर सकेंगे तो प्रजा के लिए जो हम चुनकर यहाँ आए हैं, उनको संतोष होगा।

एक और संपर्क क्रांति की बात है। जैसे राजधानी का स्टापेज है, उसी तरह से संपर्क क्रांति का भी स्टापेज होना चाहिए। जैसे मैंने बताया कि वाराणसी से, प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई के शहर से जुड़ी हुई जो टैक्सटाइल की यूनिट है, वहाँ से भी हमें कनैक्टिविटी चाहिए।

सूरत से अहमदाबाद जाने के लिए हर रोज़ एक ट्रेन चाहिए। मेरे हिसाब से मैंने जो भी बातें कहीं, वह अनुभव के तौर पर कही हैं क्योंकि 7 साल में यह सातवीं बार है कि रेल मंत्रालय पर हमने कुछ न कुछ किया है, लेकिन पिछले साल से हमारी कुछ कुछ मांगे हैं जिसका हमें संतोष है कि वह होने लगा है। फिर से आप सभी को विश्व महिला दिवस के अवसर पर हम सभी महिलाओं का सशक्तीकरण के साथ सपोर्ट करने के लिए धन्यवाद। यहाँ जितने भी लोग बैठे हैं, उनके घर पर उनकी माताओं, बहनों और पत्नियों, सभी को विश्व महिला दिवस की शुभेच्छा। धन्यवाद।

*श्री संजय धोत्रे (अकोला): मैं सर्वप्रथम माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की अभिकल्पना को ध्यान में रखकर, भारत की प्रगति और आर्थिक वकास के लिए रेल को रीढ़ बनाने का संकल्प किया है।

इससे पहले जितने भी रेल मंत्री रहे हैं, मैं उनका नाम नहीं लेना चाहता हूं, उन्होंने विगत 20-25 वर्षों में, एक के बाद एक नई रेल परियोजनाएं शुरू किये जाने की उद्घोषणाएं की, जिनमें से अधिकांश अभी तक सिर्फ कागजों तक सीमित रह गयी है। इन वर्षों में, मेरे कई साथियों ने, अपने-अपने क्षेत्रों में रेल परियोजनाएं, इत्यादि शुरू किये जाने की मांग की थी। इन परियोजनाओं को तात्कालीन सरकारों ने प्रशासनिक रूप से मंजूर तो किया था, परंतु ऐसी कई परियोजनाएं धरातल पर नहीं आ सकी है।

मैं माननीय श्री सुरेश प्रभुजी की इस बात के लिए प्रशंसा करूंगा कि उन्होंने ऐसे किसी भी हवाई वायदें से अपने को दूर रखा। सबसे अहम बात यह है कि उन्होंने 7वें वेतन आयोग के तत्कालीन प्रभावों और संचालन व्यय में होने वाली वृद्धि के बावजूद, यात्री किराये में किसी प्रकार की कोई वृद्धि नहीं की। जिस प्रकार उन्होंने 2015-16 के लिए आठ हजार 720 करोड़ रूपये की राजस्व में बचत की है। वह एक प्रशंसनीय कार्य है।

माननीय रेल मंत्री ने सभी वर्ग के यात्रियों की सुरक्षा, उनकी व उनके सामान की सुरक्षा, यात्रा की गुणवत्ता में सुधार, रेलों में स्वच्छता, खान-पान की क्वालिटी में सुधार, रेलों के समय पर परिचालन, उनकी मौजूदा स्पीड को बढ़ाने की दिशा में जिन कदमों के उठाये जाने का उल्लेख किया है, वह असाधारण है। गरीब यात्रियों के लिए पहली बार अनारक्षित ट्रेने चलाया जाना एक अच्छा कदम है। इसी दिशा में रेलों में 65 हजार अतिरिक्त बर्थ और 2500 बैंडिंग मशीनों की उपलब्धता का जो वचन दिया है, वह प्रशंसनीय है। पहली बार रेलों में 17 हजार बॉयो-वैक्यूम टॉयलेट विकसित करना अपने-आप में एक नया और साधा हुआ कदम है। इस प्रकार कहा जा सकता है रेल बजट रेल को आधुनिक, सक्षम व स्वावलंबी बनाये जाने की दिशा में एक परिपक्व कदम है। मैं रेल मंत्री की इस बात के लिए प्रशंसा करूंगा कि उन्होंने शिशुओं और बच्चों के लिए रेलगाड़ियों में भोजन, गर्म दूध व पानी दिये जाने की उद्घोषणा की है। आज तक इस ओर किसी का ध्यान नहीं गया था। जिस प्रकार रेल विश्वविद्यालय की मुहिम के तहत प्रारंभ में बड़ोदरा स्थित भारतीय राष्ट्रीय रेल अकादमी की पहचान की गई है, उसके लिए मैं मा. रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं। इसी क्रम में, मैं अपने संसदीय क्षेत्र के अकोला रेलवे स्टेशन के संबंध में अपनी बात रखना चाहता हूं। हावड़ा-नागपुर-मुम्बई लाइन पर स्थित यह देश के 100 प्रमुख स्टेशनों में एक है। यहां से करीब 127

* Speech was laid on the table.

रेलगाड़ियां प्रतिदिन गुजरती है। इसलिए इस रेलवे स्टेशन पर यात्रियों के लिए स्वचालित सीढ़ी, एक उपरगामी पुल तथा इसके आधुनिकीकरण के साथ-साथ यहां प्लेटफार्म को पूरी तरह कबर किये जाने की तत्काल आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त अपने संसदीय क्षेत्र के निवासियों की प्रमुख मांगों की ओर माननीय रेल मंत्रीजी का ध्यान दिलाना चाहता हूं:- अकोला पूर्व व पश्चिम और उत्तर दक्षिण को जोड़ने वाला एक अति महत्वपूर्ण जंक्शन है। यहां पीट लाइन उपलब्ध नहीं है। इस बजट में इसके लिए आवश्यक प्रावधान किये जाने की मांग करता हूं। अकोला के न्यू तापडिया नगर में रेल क्रासिंग पर उपरगामी पुल बनाया जाना चाहिए। गोंडवाना एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 12405, 12406, पूणे-नागपुर-पूणे एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 12135 व 12136 तथा अमरावती-तिरूपति गाड़ी संख्या 12766 का मुर्तिजापुर रेलवे स्टेशन पर ठहराव प्रदान करने तथा रतलाम-फतेहाबाद-इंदौरा-मउ-खंडवा-अमलाकुर्द-अकोट-अकोला रेल मार्ग के पहले से स्वीकृत अमान परिवर्तन कार्य को पूरा करने का अनुरोध करता हूं। नांनदेड़ डिवीजन के अकोला-खंडवा रेल सेक्शन पर अमान परिवर्तन का कार्य वन एवं पर्यावरण मंत्रालय के पास लंबित है। माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभुजी पहले वन एवं पर्यावरण मंत्री थे। उनके पास इस मंत्रालय का पर्याप्त अनुभव है। मैं इस समस्या को जल्दी से सुलझा कर देश का एक महत्वपूर्ण अमान-परिवर्तन का कार्य पूरा करने के लिए उनसे प्रार्थना करता हूं।

*DR. MAMTAZ SANGHAMITA (BARDHMAN DURGAPUR): Hon'ble Railway Minister have placed many dreamy proposals regarding passenger services, safety, amenities and modernization of stations establishment of freight corridor, new locomotive factory and so on. He has also expressed concern regarding expenditure with out much income or provision of income generation provision. 70% of our Railway passengers belong to low and middle income groups. Railways are the major transport in sub-urban and local trains for poor and middle class.

The benefit of passenger as well as railway department has taken care of. The main thing is to increase the passenger load, betterment of passenger amenities, cleanliness of platform and railway tracks as well as train compartments.

Most important about Railway journey is punctuality, less time consuming. Proposal of freight corridor are welcome but due to betterment of roadways, demand of Railway transport facilities is decreasing. Instead of special corridors are reserved for high speed trains that would probably be more beneficial.

The Distribution of clean hygine bed roles, safe drinking water facilities, clean toilets are more important. Use of sms to call for toilet cleaning is impractical. Many local trains running 2 to 3 hours as well as even inter-district trains (local) running 6 to 8 hours are lacking toilet facilities. Proper pantry and cooking facilities have been withdrawn from many long distant trains (ex.- Kanchanjunga Express from Sealdah to Guwahati). Bus junction or even Taluka level stations should be provided with lift or escalator facilities and atleast pay toilets at platform.

Instead of making very many new projects like bullet trains, new locomotive factories, unfinished proposal in these regards to be looked after first.

Instead of RCTC stalls selling junk food at platforms, there should be provision of Janata canteen supplying local staple foods. Many of the Railway

* Speech was laid on the Table.

hospitals are giving high standard service. If this service can be extended to public on payment basis that can generate some income.

If Krishi Mandi can be established by Department of Railways, it can generate income from this service.

No Provision of Superfast trains in big cities and connecting Smart cities with local places would popularize railways. Many local trains have no toilet facility. Number of female railway police should be increased.

Provision of natural gas or solar power running trains trial at least in sub-urban trains can help to reduce environmental pollution and may be cost effective also.

SHRI C. MAHENDRAN (POLLACHI): Thank you, hon. Chairperson, Madam. I express my sincere thanks to the hon. Chief Minister, Puratchi Thalaivi, Amma, for giving me the opportunity to participate in the discussion on Rail Budget 2016-17.

Hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma has expressed that this Budget is not satisfying the sense of expectation nursed by many segments of the population, with no new trains and no new railway lines, and it was also surprising that no specific projects were announced, including several projects in Tamil Nadu.

Chennai, under the visionary rule of Puratchi Thalaivi Amma, has become the automobile manufacturing hub in India. Therefore the announcement regarding setting up of the first ever Rail Auto Hub at Chennai is really appropriate and commendable.

16.04 hours (Shri K.H. Muniyappa *in the Chair*)

Hon. Chief Minister, Puratchi Thalaivi, Amma, has noted commencement of the preparatory work on the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network. I request that routes to Chennai be given high priority under this network. Expediting the completion of pending projects in Tamil Nadu must get the due attention and sufficient funds may be allocated to increase the pace of ongoing railway projects in Tamil Nadu.

The gauge conversion work between Pollachi and Pothanur need a speedy completion. On behalf of the people of my Pollachi Parliamentary Constituency, I request the hon. Minister to convert the Palani-Chennai Express Train, Palani-Tiruchendur

Passenger Train and Palani-Madurai Passenger Trains as a regular train from Pollachi.

I request the Hon. Minister to introduce two new express trains to benefit the people of my Parliamentary constituency, Pollachi, Valparai, Anamalai, Kinathukadavu, Udumalai, Madathukulam and also Palani. These two new express trains may be named as ‘Amma Express' between Pollachi and Chennai via Dindigul and Trichy and as ‘Annamalai Express’ between Pollachi and Bengaluru via Udumalai, Madathukulam, Palani, Dindigul, Karur, Salem, Dharmapuri and Hosur. The sections like Coimbatore - Pollachi - Udumalpet presently come under the Palakkad Division may kindly be transferred to Salem Division to enhance their operational efficiency.

There are very important railway projects which need immediate attention. The electrification of Dindigul - Palani via Udumalai, the Pollachi - Palakkad and Pollachi - Pothanur railway lines need to be taken up immediately. The work of laying new line between Erode and Palani has to be done immediately.

Rail over bridges (ROBs) are to be constructed at the Subbegoundanpudur - Anaimalai Road and Meenatchipuram - Palakkad Road. A new train service from Coimbatore - Bengaluru and Mangalore to Rameshwaram via Pollachi, Udumalai, Dindigul is the need of the hour as the passenger traffic is very high in this route. Amirtha Express is at present extended up to Pollachi. It needs to be connected with Madurai via Udumalai. Madathukulam requires a stop for all express trains.

Hon. Chief Minister, Puratchi Thalaivi, Amma, took initiative to construct an integrated centralized bus stand at Vellalore at a cost of Rs. 300 crore. In order to integrate rail and bus service facility at this place, a new railway station is required. Hence, I urge upon the hon. Minister for Railways to consider establishing a new railway station at Malumichampatti.

With this, I conclude. Thanks.

***श्री सत्यपाल सिंह (सम्भल):** सर्वप्रथम मैं जन-जन के नायक जनप्रिय प्रभावी माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय मोदी जी और उनके कंधे से कंधा मिलाकर रेल क्षेत्र के उत्थान कार्य में लगे श्री प्रभु जी को आभार व्यक्त करता हूँ, जिनके अथक प्रयास के कारण देश के लोगों को रेल जो विश्व में अपना स्थान रखती है, को अच्छा बजट मिला। उत्साही मंत्री जी को भी धन्यवाद देता हूँ कि मेरे लोकसभा क्षेत्र सम्भल में एक डी.एम.यू. ट्रेन को भी चालू करा दिया है, जिससे लोगों में काफी प्रसन्नता है। 16 अप्रैल, 1853 को बोम्बे से थाणे चली भारतीय रेल आज.....फरवरी 2016 तक आते-आते पूरे देश की जीवन रेखा बन गई है। भारतीय रेल ने नित नया इतिहास बनाते हुए अपने ट्रेक की लंबाई इक्वेटर के डेढ़ गुना के बराबर कर ली है। रेल बजट 2016-2017 में यात्री सुविधाओं पर अधिक ध्यान देते हुए इतिहास में पहली बार रेल मंत्री ने आम जन से सुझाव मांगे हैं। रेलवे ने महिला कोच, खान-पान, सी.सी.टी.वी., क्लीनिंग चार्ज, कम्प्यूटरीकरण, इलेक्ट्रिक, इलैक्ट्रिफिकेशन, माल ढुलाई, यातायात जरूरतें, रैक हैंडलिंग सुविधा, बुनियादी ढाँचा, स्पीड कॉरिडोर, सार्वजनिक निजी भागीदारी पहल, नई लाइन, ओवर ब्रिज, अपराध रोकथाम आदि तथा ट्रेनों के विस्तार, पर्यटन ट्रेनों की व्यवस्था बजट में की है। बधाई के पात्र भी हैं मंत्री जी जिन्होंने निम्नलिखित बिंदुओं पर पहली बार ध्यान दिया है जैसेः-एक्सप्रेस गाड़ियों की गति बढ़ाना। 7570 किलोमीटर रेलवे लाइन बिछाने की कोशिश और 1600 किलोमीटर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण इस साल में और 2000 किलोमीटर का अगले साल किया जाना। 2020 तक सभी को कंफर्म टिकट देने का लक्ष्य, मेक इन इंडिया के तहत 40,000 करोड़ की इकाई लगाना और रेल इंजन के दो नये कारखाने खोलना। रेलवे स्टेशनों, ट्रेनों में पेंट्रीकार में मिलने वाली खाद्य सामग्री की गुणवत्ता में सुधार करना और बड़ी कंपनियों के आइटम को शामिल करना। हर श्रेणी में 33 प्रतिशत सीट महिलाओं के लिए आरक्षित करना और स्टेशनों को सी.सी.टी.वी. से लैश करना। दिल्ली में रिंग रोड की तर्ज पर रिंग रेलवे बनाना और रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन करना। 2020 तक ट्रेनों में बायो-टॉयलेट लाइने की कोशिश करना। व्यस्त रूट पर डबल डेकर ए.सी. ट्रेन चलाना और तत्काल काउंटरों पर सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाना।

रेलवे के जो प्रोजेक्ट चल रहे हैं, उनका नवीनीकरण, आंकलन करना जो फायदेमंद हो, उनका प्राथमिकता के साथ शीघ्र पूरा करने की योजना। प्रत्येक स्टेशन पर आधारभूत सुविधा, पानी, वेटिंग रूम, खान-पान के स्टॉल और क्लीन टॉयलेट की योजना। लंबी दूरी की गाड़ियों में तीन-चार अतिरिक्त डिब्बे लगाना। हमसफर, तेजस और उदय नाम से तीन नई रेल गाड़ियों का चलाना। स्टार्ट अप इंडिया के लिए 50 करोड़ का एलान और ट्रेनों के आमने-सामने से टक्कर रोकने के लिए विदेशी तकनीक लाना। आम

* Speech was laid on the table.

आदमी के लिए लम्बी दूरी की बिना आरक्षित अंत्योदय एक्सप्रेस ट्रेन चलाना। दिव्यांग के लिए हर स्टेशन पर अलग से शौचालय बनाना।

इतनी सारी जन उत्थान और कल्याणकारी योजनाओं के साथ-साथ द्रुतगति चालित ट्रेन जैसे क्रांतिकारी योजनाओं का भी युग देश में शुरू हो चुका है। इसके लिए कार्य भी प्रारंभ हो चुका है। अब वे दिन दूर नहीं जब मुंबई-अहमदाबाद केवल कुछ मात्र घंटे की दूरी रह जाएगी। दिल्ली-आगरा गतिमान एक्सप्रेस भारत की पहली सेमी हाई स्पीड ट्रेन होगी, जो 160 कि.मी. प्रति घंटा की रफ्तार से दौड़ेगी। इस ट्रेन में परिचारिकाएँ भी होंगी, जो देश में पहली बार होने जा रहा है। राहत के साथ-साथ सुरक्षा भी खास एजेंडे में शामिल है। क्या पहले किसी ने कल्पना की थी कि उसे क्लिक पर बच्चे का डायपर मिल जाएगा? किसी बीमार लाचार को उसके अनुरूप सुविधा मिल जाएगी? किसी जरूरतमंद को उसकी जरूरत के संसाधन मिल जाएंगे? हॉ आजकल ये हो गया है, माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी के यह सराहनीय कदम है। पहले लोग कहते थे- ''प्रभु की माया कहीं धूप-कहीं छाया'' पर अब तो हम कहते हैं- ''प्रभु की माया, अब छाया ही छाया।''

माननीय सुरेश प्रभु जी ने हाल ही में एक और कदम उठाया है कि एक व्यक्ति की आई.डी. पर केवल छः यात्रा ही महीने में हो सकती है, यह भी बड़ा ही सराहनीय कदम है, इससे गलत कार्य में लगे लोगों पर भी लगाम लग सकती है और गलत तरीके से टिकट उपलब्ध कराने वाले को भी सबक मिल सकेगा। कभी स्लीपर क्लास में वेड रोल के बारे में लोग सोचते भी नहीं होंगे, मंत्री जी ने वह भी कर दिखाया। रेल यात्रियों को मुफ्त में पानी भी मिलेगा, रेलवे ने कोच में वाटर फिल्टर लगाने की भी तैयारी पूरी कर ली है। वाटर लेवल इंडिकेटर के जरिए पानी कम होते ही कर्मी के पास एस.एम.एस. जाएगा। कुछ दिन पहले ही माननीय मंत्री जी ने यात्रियों को 5 रूपये में पानी उपलब्ध कराने जैसी बड़ी घोषणा की है। मैं माननीय मंत्री जी से चाहता हूँ कि मुरादाबाद से हरदुआगंज-अलीगढ़ 123 कि.मी. रेल ट्रेक का दोहरीकरण व विद्युतीकरण जहॉ रेलवे ट्रेनिंग सेंटर, चंदौसी है जहॉ पूरे देश से आए ट्रेनीज को मैकेनिकल डिपार्टमेंट, ऑपरेटिंग डिपार्टमेंट व कॉमर्शियल डिपार्टमेंट के विभिन्न कोर्सों की ट्रेनिंग आज़ादी के पहले से दी जा रही है, परंतु आज तक इस मार्ग का दोहरीकरण व विद्युतीकरण की श्रेणी में नहीं आया, इसका महत्व इस बात से और समझा जा सकता है कि अंग्रेजों के समय से ही चंदौसी से राजघाट रेल के माध्यम से ही मृत व्यक्ति का संस्कार हेतु रेल में ले जाने की सुविधा आज भी कायम है। जिसको अंग्रेजों ने परमिशन दी थी, यह प्रथा पूरे भारत में कहीं नहीं है। हम समझ सकते हैं कि अंग्रेजों ने इस रूट को कितना महत्वपूर्ण समझा था, मगर आज़ादी के बाद भी रेलवे की उदासीनता के कारण दोहरीकरण, विद्युतीकरण तथा दशा व दिशा न

बदलना चिंता का विषय है। इस रूट पर एक रेल लाइन होने से, यहॉ से माल गाड़ियों की आवाजाही अधिक है। इस कारण यात्री गाड़ी अक्सर लेट होती रहती है और जन मानस को बहुत कठिनाई होती है।

माननीय मंत्री जी आप से आशा है कि इस आज़ादी से पहले की जकड़ी हुई व्यवस्था का आपके द्वारा सुधार हो व दोहरीकरण व विद्युतीकरण हो, जिसमें मेरी लोकसभा क्षेत्र व जन मानस को परेशानियों से मुक्ति मिल सके, यह मेरी महत्वपूर्ण मांग है। सम्भल एक ऐसा जिला है, जहॉ मुरादाबाद से सम्भल तक लाइन है और आगे कोई भी लाइन नहीं है जबकि सम्भल एक ऐतिहासिक नगर है, जो पृथ्वीराज चौहान की राजधानी भी रही है और जहॉ 68 तीर्थ स्थल हैं। पुराण के अनुसार श्री कल्कि भगवान का अवतरण भी इसी सम्भल में होने का वर्णन है, इसलिए धार्मिक महत्व भी है। सम्भल से गजरौला तक नई लाइन का सर्वे हो चुका है, जो आपने ही कराया है, को इसमें शामिल कर सम्भल से गजरौला रेलवे लाइन यथाशीघ्र बनाने की कृपा करें।

सद्भावना एक्सप्रेस ट्रेन दिल्ली-लखनऊ चलती है, इसका बिलारी में स्टॉपेज होना चाहिए। लिंक एक्सप्रेस ट्रेन इलाहाबाद से देहरादून मेरी लोकसभा के बहजोई से होकर जाती है, इसका बहजोई में स्टॉपेज होना आवश्यक है। आला हजरत एक्सप्रेस ट्रेन जो बरेली से वाया रामपुर होकर दिल्ली आती है, को वाया चंदौसी होकर किया जाये, जिससे जनता को दिल्ली आने में काफी सहूलियत होगी। छपरा-आनंद विहार ट्रेन सोमवार को दिल्ली आती है, जिसे प्रतिदिन किया जाये, जिससे लोग दिल्ली मेरे क्षेत्र से भी रोजाना आ सके। मा. मंत्री जी से मेरी विनम्र प्रार्थना है कि मेरी उक्त मांगों को मानकर मेरी लोकसभा क्षेत्र सम्भल के लोगों की भी चिंता करने की कृपा करें।

मैं पुनः माननीय प्रधानमंत्री जी के साथ-साथ उत्साही रेल मंत्री जी माननीय सुरेश प्रभु जी को अच्छे बजट के लिए धन्यवाद देता हूँ, जो निरंतर रेल के चक्के के समान जनहित कार्यों के लिए रेल की दशा व दिशा सुधारने में सतत प्रगतिशील हैं।

*SHRI B.N. CHANDRAPPA (CHITRADURGA): I express my views on the Rail Budget presented by the Hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu ji for the year 2016-17.

Indian Railways is the biggest public sector undertakings of India. It is often said that Railway is the lifeline of this country. However, the present railway budget failed to fulfil the aspirations of the common people to have cheapest mode of transportation by railways. Various people's organizations, railway unions and political parties have made representations to consider new railway lines and new trains for the State of Karnataka. There is no denying the fact that industries such as tourism and food processing can flourish only if there is better transportation. In this Railway Budget, there is neither a mention of any new trains nor is there a mention of new railway lines. In view of this, it would not be possible for the people of this country to hope for better connectivity in future. It is the responsibility of the Railway Minister to build confidence amongst common people to provide better, quick and affordable mode of transportation facility to the people of this country.

I am sorry to say that the Railway Budget does not have much for the people of Karnataka to fulfil the long pending needs of the State. The funds have been allocated for the construction of only nine new rail over bridges. It is a known fact that the number of rail over bridges and rail under bridges is very insufficient.

Hon'ble Minister has allocated Rs. 30 crore for the Direct Rail Line between Davanagere -Tumakuru -Chitradurga. For doubling work of the railway line between Hosadurga Road and Chikajur, Rs. 13 crores were allocated. For Shivani and Hosadurga railway line Rs. 24 crores and Rs. 280 crores for the doubling of 190 km long Hubli-Chickajur broad gauge single railway line. I would like to urge upon the Railway Minister to issue directions to expedite the works and complete all the projects on time.

* Speech was laid on the Table.

During the last two decades, there are 17 new railway projects. It requires Rs. 30,000 crore to complete all of them. However only Rs. 12000 crores were given since their announcement. That is why these projects are lagging behind. The hon. Railway Minister has not taken any steps to allocate more money to complete at least some of these projects.

This budget does not have anything related to the development of railway infrastructure keeping the needs of future generations in mind. Karnataka has been lagging behind so far as railway connectivity is concerned. How is it possible to develop a State without any new train or the separate railway zone? The Budget would benefit the foreign and national corporate companies.

Railways plays a vital role in mitigating the suffering of the people in the event of natural calamities like droughts, floods, famines, earthquakes, etc. This is done by carrying relief and rescue teams and essential items to the affected areas and save people from sufferings and starvation. In this, I would like to draw the attention of the Railway Minister and the Government of India that the entire country including my State Karnataka has been suffering from natural calamities like drought, flood, hailstorm, etc. for the last one and a half decades. However, there were more than a dozen new railway lines announced in the previous railway budgets presented by different Governments. But till date not a single project is completed.

I would also like to urge upon the Indian Railways to provide compensation to farmers, whose lands are acquired for the railway projects at the earliest. Our farmers are agitating to get compensation for the land acquired for the railway projects.

The Malnad region has made some gains in the Railway Budget presented by Union Minister for Railways, Shri Suresh Prabhu ji. The long pending extension of the railway line between Talguppa and Honnavar (82 km) has received Rs. 2500 crore and a new 16 km railway line on the Talguppa-Siddapur route (Uttara Kannada district) has been given Rs. 320 crore. Both these projects

are likely to be undertaken on a public-private partnership (PPP) basis, according to sources. Doubling of the track between Birur and Shivamogga (60 km) is likely to be taken up at a cost of Rs. 500 crore as well. While construction of a rail under bridge on the Shivamogga-Holehonnur road has also been mentioned in the budget, a new railway line on the Shivamogga-Harihar (79 km) has not found a mention in it, despite public demand.

A separate railway zone has been a dream for the Coastal Karnataka and the north Karnataka region for many decades. The railway budget has not announced any new railway zone for the State of Karnataka. Overall, the Railway Budget did not meet the people's expectations.

I would like to point out that there is no mention about the status to introduce Bullet train between Chennai and Bangalore in this Budget. Chennai-Bangalore High Speed Rail Link should be introduced and extended to Mumbai via Hubli, with an additional link to Mysore. In an age of high-speed, trains should be such as to help you reach your destination in double-quick time within the confines of air-conditioned luxury.

The Railway Minister has not mentioned anything to fill up the backlog by recruiting people from all the SC/ST/OBC and other categories. There is an urgent need to bring reform in the process of recruitment for all the vacancies in the Indian Railways. At present there is unnecessary delay in recruiting required number of posts in the Railway due to age old policies. Therefore, hon. Railway Minister should take immediate steps to infuse advanced technology in the recruitment process of Indian Railways. There was also no mention of the new line between Almatti and Koppal, which could have drastically reduced the distance between Vijayapura and Bengaluru.

In the end, I would say that the Railway Budget is a lack-lusture budget. It is full with promises. But we are seeing very little being implemented on the ground.

***डॉ. यशवंत सिंह (नगीना):** मैं माननीय रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसका समर्थन करता हूँ। माननीय मंत्री जी ने रेलवे की पारंपरिक धारा से हट कर रेलवे के सुधार हेतु सराहनीय योजना रखी है। आज हिंदुस्तान अपने आप को संसार के विकसित देशों से तुलना करना चाहता है। आज रेलवे लाईन गेज बदलने का कार्य तेजी से चल रहा है, रेलवे का दोहरीकरण का कार्य भी तेजी से हो रहा है, रेलवे का विद्युतीकरण ज्यादा तेजी से हो रहा है। सामान्य व्यक्ति को रेलवे सुविधाएँ एक एस.एम.एस. पर प्राप्त हैं। टिकटों की बुकिंग की कालाबाज़ारी को बहुत हद तक खत्म किया गया है। चिकित्सा सुविधा, बच्चों को दूध-पानी की सुविधा, गरीबों को शुद्ध पेयजल की सुविधा, सबको सुधारा गया है। रेल स्वच्छता के अपने नये आयाम पर है। जैविक टॉयलेट अपने आप में एक बड़ा कदम है, जिसने रेलवे को नयी दिशा दी है। आज रेल से यात्रा करने वाले व्यक्ति को साफ-सुथरी चादर, कम्बल उपलब्ध कराये जाते हैं।

रेलवे जहां अपने आप में हर संभव सुधार की ओर है, वहीं अभी भी देश के कुछ ऐसे हिस्से हैं, जहॉ रेल की सुविधा होने के बावजूद भी उनके स्थान पर रेल नहीं रूक पाती, जिसके कारण वे रेल को जाते हुए देख तो पाते हैं, परंतु उसका आनंद नहीं ले पाते हैं। मेरी लोक सभा क्षेत्र नगीना के कस्बा स्योहारा से ट्रेन संख्या 12231 अप एवं 12232 डॉउन चंडीगढ़ एक्सप्रेस निकल कर जाती है, परंतु रूकती नहीं है। लम्बे समय से इस ट्रेन को रूकवाने की मांग है। उसी प्रकार रेलवे स्टेशन धामपुर तथा नगीना रेलवे स्टेशन पर भी ट्रेन संख्या 15209 अप एवं 15210 डाउन जनसेवा एक्सप्रेस को रूकवाने की मांग है। स्टेशन नगीना पर 14115 अप एवं 14116 डाउन इलाहाबाद-हरिद्वार एक्सप्रेस ट्रेन को रूकवाने की मांग भी लंबे समय से है। कृपया इन ट्रेनों को रूकवाने की कार्यवाही करायें।

यहॉ मैं यह भी कहना चाहूंगा कि मेरे जनपद बिजनौर से दिल्ली आने के लिए कोई ऐसी ट्रेन की सुविधा नहीं है, जो रात में चलकर सुबह दिल्ली पहुंच जाये तथा दिल्ली से रात को चलकर सुबह बिजनौर, धामपुर, नगीना जा सके। इसके कारण क्षेत्र के प्रत्येक व्यक्ति को बस या कार से दिल्ली आना-जाना पड़ता है, जो एक बहुत बड़ी समस्या है। इस समस्या के समाधान हेतु पूर्व में एक नई रेल लाईन, जो बिजनौर-हस्तिनापुर-मेरठ होती हुई दिल्ली तक पहुंचे, सर्वे हुआ था। इस समय मेरठ-बिजनौर रोड पर ट्रैफिक लोड

* Speech was laid on the Table.

बहुत ज्यादा है। यहां पर ट्रक यातायात इतना अधिक है कि हर रोज रास्ते में दुर्घटना होती रहती है। इसके समाधान हेतु एक नई रेलवे लाइन का होना नितांत आवश्यक है ताकि माल ढुलाई का कार्य रेल द्वारा हो सके। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से कहना है कि इस परियोजना को जल्द से जल्द स्वीकृत करायें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी के बजट का समर्थन करता हूँ तथा अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***श्री हरि मांझी (गया):** मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी के द्वारा दिनांक 25.02.2016 को पेश किए गए बजट का समर्थन करता हूॅ। मंत्री जी ने देशहित में अच्छा बजट दिया है और भाड़े में बिना वृद्धि किये इंफ्रास्ट्रक्चर में बढ़ोत्तरी के दूरगामी कदम उठाये गये हैं। मैं अपने संसदीय क्षेत्र गया (बिहार) की ओर माननीय मंत्री का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं। गया एक धार्मिक एव पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण ऐतिहासिक शहर है, जहॉ पर देश-विदेश से लाखों पर्यटक आते-जाते हैं।

मैं चाहता हूॅ कि माननीय रेल मंत्री जी निम्नलिखित मांगों पर ध्यान देने की कृपा करेंः गया से मुम्बई की गाड़ी दी जाये। कलकत्ता-धनबाद-गया डबल डेकर गाड़ी चालू की जाये। गरीब रथ गाड़ी जो सप्ताह में एक दिन है, उसे प्रतिदिन चलाया जाये। गया रेलवे स्टेशन के समीप रेलवे की जमीन काफी मात्रा में है, उस जमीन पर पर्यटन के दृष्टिकोण से होटल का निर्माण कराया जाए, जिससे रेलवे को राजस्व में बढ़ोत्तरी होगी। गया स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाया जाये। गया से चेन्नई गाड़ी नं. 12389/12390 को बंगलौर तक बढ़ाया जाये। कलकत्ता-अमृतसर गाड़ी नं. 12357 को बेयास स्टेशन पर ठहराव दिया जाये। जनशताब्दी गाड़ी नं0 12365/12366 को पहाड़पुर स्टेशन पर ठहराव दिया जाये। गया-मुगलसराय रेल खण्ड गुमटी नं.1 पर ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाये। गया-धनबाद रेल खण्ड पर पहाड़पुर स्टेशन के पास ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाये। गया-धनबाद रेल खण्ड बगेशवरी गुमटी नं.1 पर ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाये। गया-धनबाद रेल खण्ड के पहाड़पुर स्टेशन के समीप ओवरब्रिज का निर्माण कराया जाये।

* Speech was laid on the table.

श्रीमती रंजनबेन भट्ट (वडोदरा): आदरणीय सभापति महोदय, मैं आपकी आभारी हूं कि आपने रेल मंत्री जी द्वारा दिये गये रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। सर्वप्रथम तो मैं आदरणीय प्रधानमंत्री नरेन्द्रभाई मोदी जी और रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी का अनेकानेक धन्यवाद देना चाहती हूं, क्योंकि उन्होंने मेरे लोक सभा क्षेत्र वडोदरा को देश का सर्वप्रथम रेलवे विश्वविद्यालय निर्माण करने का प्रस्ताव किया है।

मेरे वडोदरा लोक सभा को आपश्री ने देश का सर्वप्रथम रेलवे विश्वविद्यालय प्रदान कर वडोदरा लोक सभा क्षेत्र के सर्वांगीण विकास में बहुमूल्य योगदान दिया है। में रेल मंत्रीश्री से अनुरोध करूंगी कि वे अपने सम्मानित माध्यम से इस विश्वविद्यालय निर्माण के क्रियान्वयन को गति प्रदान करें। भारतीय रेल पूरे देश को जोड़ने की एक सरल और विश्वसनीय सम्पर्क व्यवस्था है। रेल बजट में समाविष्ट योजनाओं, परियोजनाओं से देश की इस महत्वपूर्ण परिसम्पत्ति यानि भारतीय रेल में नव ऊर्जा एवं नवशक्ति का संचार होगा। रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी, जो शायद देश के सर्वप्रथम ऐसे रेल मंत्री होंगे, जिनका यह लक्ष्य है कि भारतीय रेल देश के सकल घरेलू उत्पादन में दो प्रतिशत तक का योगदान दे।

महोदय, आमतौर पर, पूर्व सरकार के कार्यकाल में हमने अनुभव किया है कि रेल बजट में घोषणाएं तो कई सारी की गयी थीं, पर उनकी अमलवारी नहीं होती थी। पर, हमारे रेल मंत्री जी ने गत वर्ष के रेल बजट की कुल घोषणाओं में से 139 घोषणाओं की अमलवारी कर दी है। रेल मंत्री जी की कार्य प्रणाली सराहनीय व प्रशंसनीय है।

इस वर्ष, रेल मंत्री जी ने रेल किराए में बिना कोई वृद्धि किए अधिक यात्री सुविधाएं प्रदान की है। इस रेल बजट में वरिष्ठ नागरिकगण और महिलाओं के लिए आवकार्य सुविधा प्रदान करने का आयोजन है, जिसमें वरिष्ठ नागरिकगण के लिए ट्रेनों में 120 सीटें खाली रखने का और महिला यात्रियों के लिए 33% सीटें आरक्षित ररखने की घोषणा की है।

देश के गरीब से मध्यम वर्ग के नागरिकगण की सुख-सुविधा के लिए नई ट्रेन 'तेजस' चलाने की घोषणा की है। आखिरी छोर के नागरिक को स्पर्श करती और देश के गरीब वर्ग की यात्री सुविधा में मूल्य-वृद्धि करती है। एक और नई ट्रेन 'अंत्योदय एक्सप्रेस' चलाने की घोषणा भी की है। इस ट्रेन की एक विशेषता यह है कि यह सम्पूर्ण अनारक्षित सुपरफास्ट ट्रेन होगी। इस ट्रेन के माध्यम से देश के गरीब वर्ग को जोड़ा जाएगा।

आमतौर पर, ट्रेन के अनारक्षित डिब्बों में सुविधाओं का अभाव रहता है। पर, रेल मंत्री जी ने घोषणा की है कि वे 'दीनदयाल' नामक कोच की व्यवस्था करेंगे, जिसमें पानी और मोबाइल चार्जर की भी सुविधा

उपलब्ध होगी। इसी प्रतिबद्धता को कायम रखते हुए हमारे रेल मंत्री जी ने अन्य दो ट्रेन 'हमसफर' और 'उदय' चलाने की भी महत्वपूर्ण घोषणा की है।

सभापति महोदय, हमारे रेल मंत्री जी ने इस बजट में यह विजन रखा है कि वर्ष 2020 तक सभी यात्रियों को कन्फर्म टिकट मिलने लगेगा। इस विजन से एक बात स्पष्ट रूप से तय है कि भारतीय रेल की क्षमता में सुधार होगा और रेल विभाग इस क्षमता सुधार की परिपूर्णता के लिए प्रगति के पथ पर चल पड़ा है।

मैं रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी से अपनी एक मांग करना चाहती हूं। देश के प्रधान मंत्री जी आदरणीय नरेन्द्र भाई मोदी जी ने लोक सभा, 2014 के चुनाव में वडोदरा और वाराणसी लोक सभा सीट से भव्य जीत हासिल की है। मैं माननीय रेल मंत्री जी और माननीय रेल राज्य मंत्री जी से अनुरोध करना चाहती हूं कि एक विशेष ट्रेन, जो अभी आपने 'महामना एक्सप्रेस' शुरू की है, तो इस ट्रेन को वडोदरा से वाराणसी तक चलाई जाए।...(व्यवधान)

इस वर्ष रेल मंत्री जी ने रेल बजट, 2016-17 में गुजरात के रेल इंफ्रास्ट्रक्चर विकास के लिए लोकाभिमुख योजनाएं प्रदान की हैं। इस वर्ष आपने गुजरात को 3,530 करोड़ रुपए की धनराशि आवंटित की है, जो गत वर्ष के मुकाबले 17% अधिक है।

रेल मंत्री जी ने इस वर्ष गुजरात राज्य को अधिक महत्वाकांक्षी परियोजनाएं प्रदान की हैं, जैसे - हाई स्पीड कॉरिडोर, हज़ीरा रेल-पोर्ट कनेक्टिविटी, दिल्ली-मुम्बई डी.एफ.सी., आदर्श रेल स्टेशन और गेज़ रूपांतरण इत्यादि। ये परियोजनाएं मेरे वडोदरा लोक सभा क्षेत्र और गुजरात राज्य को विकास की नई ऊंचाइयों पर ले जाएगा।

रेल बजट 2016-17 व्यापक है, सर्वस्पर्शी है, जो देश के सभी वर्गों की आशाओं-आकांक्षाओं को परिपूर्ण करेगा। पुनः जनोन्मुखी, सर्वसमावेशी एवं संतुलित रेल बजट 2016-17 देने के लिए मैं आपका अभिनन्दन करती हूं।

साथ में, मैं एक मांग और रखना चाहती हूं कि तीर्थ स्थानों को जोड़ने के लिए आपने आयोजन किया है। लेकिन, हमारे गुजरात के सोमनाथ को उस तीर्थ स्थान में जोड़ा नहीं गया है। वहां के माननीय सांसद राजेश भाई मेरे साथ उपस्थित हैं। उनकी भी यह मांग है। इसलिए सोमनाथ को भी इसमें जोड़ा जाए और उसके लिए भी एक नई ट्रेन मिले।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी को इस बजट को देने के लिए धन्यवाद और अभिनंदन देती हूं और मैं इसका पूर्ण रूप से समर्थन करती हूं।

DR. TAPAS MANDAL (RANAGHAT): I am thankful to you for allowing me to speak on the Railway Budget and I am also thankful to my leader Ms. Mamata Banerjee. She was the Railway Minister for two times in the Union Cabinet and she did a wonderful job. After her departure from the Ministry, it remained like vacant. She glorified the Ministry. She was the ornament of that Ministry. Right now, when we are looking at the Ministry, nobody is there who is really fighting for the common people of this country. Suresh Prabhu Ji, I think, has some management background. He has that kind of outlook and he has got nobody to satisfy. He pleased some sections of this country, including Maharashtra. The Government is all the time talking that it is looking towards eastern India but his Railway Budget has not reflected that. West Bengal is deprived of getting anything from the Railway Budget 2016-17. Nothing has been given to the State of West Bengal. That is why, as an initial repercussion, our hon. Chief Minister told the media that it was a big zero. That was the first expression to the media. The Railway Minister announced a lot of things and unlike other Ministers, if we look towards the Budget Speech of the former Railway Ministers, all of them usually used to announce a lot of new trains and the survey of new lines, Suresh Prabhu Ji has set a new trend by not announcing any new train. I think this is a good step. What he has started may be helpful for the future of this country but right now, we are the elected Members of Parliament and we have some expectations. People have some expectations from us. By this way, we cannot please our constituency people. This is our compulsion. I request the hon. Railway Minister to look into the matter and when you go for presenting your next Budget, at least do something so that we can tell our people that Suresh Prabhu Ji has done a good thing.

Most of the times, you are talking about the cleanliness of the railway stations and trains. Most of the times, the railway stations, including town stations, urban stations, semi-urban stations and village stations, are very much ugly. The toilets and the urinals are very dirty. Nobody can go there. These are

fully neglected. People are not working there. So, when you are talking and giving more emphasis on cleanliness of the station, please ensure that the toilets, washrooms of the stations, be cleaned.

The bed-rolls, particularly, served for the higher classes of different express trains are not washed regularly or rather, I should say, not even washed. You give some instructions so that cleaned and washed bed-rolls should be provided to passengers because this is their legitimate demand.

The welcome decision is that there is no price-hike in this Budget. I welcome this decision. Then, announcement of Wi-Fi connection at 100 stations and in the coming years it would be increased to 400 stations is a very good decision and that can fulfil the aspirations of the youth of this country. There are a lot of poor passengers who really need the help of the Ministry. So, by announcing Deen Dayal coaches, you can cater to the needs of the ever-increasing demand of the poor sections of our community.

In the tropical areas, particularly in the southern part of our country, the railway stations do not have water freezers. It is a long pending demand of the passengers. So, please ensure to install water freezers at each and every station. This is the minimum requirement of the passengers.

The Railways has a bad reputation of running the trains late. This is also a very important aspect. Please look into this matter so that the trains can run on time. People say that the staff members of the Railways are discourteous. Their behaviour is not passenger-friendly. So, the staff members of the Railways need to be trained and they should be provided with some other facilities so that in future, in due course of time, they can behave friendly with passengers and other people.

Now, if we look back to our State, West Bengal, what have you done? What have you given? You have given nothing except 12 road-over-bridges, one doubling of the existing rail line, a new metro route in Kolkata and two freight corridors from Kharagpur. I am happy that you have given two road-over-bridges

in my constituency, one is between Simurali-Chakdaha and another is between Birnagar-Badkulla. So, I am very much thankful to you.

But I have some other compulsions. Mr. Minister, many a time, I wrote letters to you regarding my constituency problems but even after a long period of two years, I did not get anything or any action from your end. First of all, what I mentioned was that the Ministry should take up the Ranaghat sub-way, and right now the sub-way is almost completed and that is made only for the use of pedestrians. But the legitimate demand of the people of this town is to make this motorable because Rangaghat town is divided into two halves by the railway station and the railway lines. In the eastern part, there are no facilities. In the western part of the city, hospitals, nursing homes, post office, college, banks—everything is there. So, when people are coming from the eastern part to western part for taking treatment, they are not coming easily because almost all the time the railway gate is being closed. That is why, there is a legitimate demand to make this sub-way motorable. You assured me verbally but still this work is pending. I request, through you, Sir, that before the completion of the subway, please make the sub-way motorable so that at least the small ambulances can come from the eastern side to the western side.

There are a number of unmanned level crossings in my constituency.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

DR. TAPAS MANDAL: Sir, I will take two minutes only.

There is an unmanned level crossing at Bahirgachi. There is another important unmanned level crossing between Ranaghat and Coupers Halt. So, these need to be looked into so that the people will not be in danger.

You are talking about safety, security, etc., of the railways. So, there are a number of unmanned rail crossings under my constituency. Please look into the matter and announce something in the next budget.

The Union Government established an AIIMS at Kalyani. It is 50 kilometres away from Kolkata. It needs to be connected through metro stations

because there is AIIMS, there is IISER and there are a number of institutes. So, a new metro route from Barrackpur to Kalyani is required. This was surveyed by the earlier Government. You do something so that this viable project can be initiated in course of time.

Ghugia is another proposed halt station between Payradanga and Chakdaha. It is also a long pending demand. The former Minister laid foundation but still the work is not being done. It was just an announcement. I request the hon. Minister to start the work at Ghugia halt.

Then, a huge problem is being faced by daily passengers. The former Minister took a decision to increase the compartment numbers from nine to 12, which is still pending. Most of the stations are completed and can accommodate 12 compartments. But still the number of compartments in trains has not been increased. I request you to increase the same so that the increasing number of passengers can safely travel.

There is a huge rush during office hours. Millions of people travel during office hours in Sealdah-Bongaon section and Sealdah-Ranaghat section. I request you to increase the number of local trains so that the ever-increasing number of office goers can travel through them and get satisfied by your announcement of new trains in peak hours.

The two important stations – one, Nabadwip Dham and Shantipur Dham, two, Vaishnav Dham – fall under my constituency. I request you to announce them as heritage stations because millions of pilgrims go there and attend the festivals. I request you to extend more facilities to these stations.

With this, I conclude.

*SHRI NALIN KUMAR KATEEL (DAKSHINA KANNADA): I wholeheartedly welcome the Railway Budget presented by the Hon'ble Railway Minister, Shri Suresh Prabhu ji, and the budget made all the efforts to live up to the expectations of the people. It is the budget which has great visions of the future of the country's transportation. This progressive budget would benefit the people of the country as it has prioritized better connectivity for all the regions.

The budget is aimed at making the backbone of India's overall development. Based upon the three critical strategy-pillars, the budget will provide an initiative towards improving the quality of customer experience, overcoming challenges and making railways an engine of employment generation and economic growth. The rationalization of freight policy and review of PPP policy framework would help to attract private players for transforming rail transportation. The railway budget focuses on increasing revenues through freight traffic without imposing burden on common people.

I would like to mention that Hon'ble Railway Minister has allocated Rs. 2,779 crore to Karnataka for various Railway works, as against Rs. 2,496 crore sanctioned in 2015-16. The average allocation by the Narendra Modi-led NDA Government has been Rs. 2,196.7 crore, as against Rs. 853 crore allocated during the UPA regime, an increase by 163 per cent.

I am happy that the current budget made an announcement regarding suburban rail system for Bengaluru. The Railway Minister has made commitment to complete the project with the cost-sharing partnership from the State Government. Now, it is the responsibility of the Chief Minister of Karnataka to utilize the opportunity to fulfill the needs of sub-urban railway transportation of Bengaluru city.

Another important step is that the railway budget has the increased allocation, which would boost the speedy completion of ongoing works. Two new

* Speech was laid on the Table.

line surveys - Gulbarga-Latur (148 km) and Dharwad-Lokapur (95 km) - have been announced.

Line doubling between Netravati Bridge-Mangaluru Central, Birur-Shivamogga, and Sakleshpur-Subrahmanya Road too have been sanctioned.

The doubling of two lines and a new entrance at Mangaluru Central Station is sanctioned. The 1.5 kilometer line between Netravathi Cabin and Mangaluru Central Railway Station will be doubled at an estimated cost of Rs. 18.93 crore; the doubling of tracks will pave way for a relaxed entry and exit of trains which in turn could attract introduction of more trains. The doubling of tracks between Subrahmanya Road Station and Sakleshpur has also been sanctioned at a cost of Rs. 500 crore.

Once the project is completed it would help both passengers as well as freight trains between the coastal districts and the state capital to experience free movement. This will, in turn, go hand-in-hand with the new line between Bengaluru-Hassan, thus providing the shortest route between Mangaluru and Bengaluru. Rs. 171 crore, including Rs. 80 crore from the State Government was also allocated towards constructing the new line between Bengaluru-Hassan. Apart from doubling of tracks, the budget sanctioned a new entrance at the Mangaluru Central Railway Station from Attavar side and the project will be taken up at an estimated cost of Rs. 6.74 crore. This entrance will ease traffic at the main entrance and will also provide connectivity from the southern side of the city. As per a proposal from the South Western Railway, a loop line was sanctioned from Mangaluru Junction Railway Station to Thokur at a cost of Rs. 10 crore.

However, the budget has not considered to sanction the demand for two more platforms at the Mangaluru Central Railway Station and the re-introduction of Mangaluru-Kolhapur Mahalakshmi Express via Hassan and Arsikere. Therefore, I would like to impress upon the hon'ble Railway Minister to consider these demands to meet the needs of the people of Coastal districts of Karnatata.

The Budget has sanctioned new lines - Nanjangud - Nilambur (236 km), Mysuru-Kushalnagar (85 km), Talaguppa-Siddapura (16 km), Bangarpet-Mulbagal (40 km), Talaguppa- Honnavar (82 km), and Dharwad-Belagavi (91 km) - to be executed under the extra-budgetary resources funding. However, the timeframe for these projects was not mentioned. The 85 km Mysuru-Kushalnagar line is pending for several years. The line, with an allocation of Rs. 667 crore, will boost tourism in hilly Kodagu district, which is as yet unconnected by rail.

The budget has also sanctioned seven road over bridges and five road under bridges/subways at various locations in the State. The budget has sanctioned a new line between Vaibhavwadi in Konkan Rail network and Kolhapur (108 km) in partnership with the Maharashtra Government within 55 months at a cost of Rs. 3,456 crore. The line is also expected to benefit North Karnataka. Elimination of 12 level crossings and construction of seven rail over bridges and five under bridges were announced. We have asked for two commuter rail projects, one around Bangalore and one between Mangalore and Subramanya.

People of coastal districts are demanding the merger of Mangaluru with Konkan Railways. Mangaluru Central and Junction stations, along with New Mangalore Port Trust (NMPT) area should be merged with Konkan Railways. Once the meager happens, Mangaluru will automatically become a division of the Konkan Railway. Konkan Railway is a corporation where things move really fast.

Initially, when Konkan Railway was formed, the jurisdiction was from Kankanady of Mangaluru to Roha. But later, due to some kind of political pressure, NMPT went to the Palghat division, so Konkan Railway jurisdiction was restricted to Thokur to Roha. "The number of trains from a station increases when the station is the starting point. For example, Bengaluru and Mysuru are the starting points of South Western Railways, and Trivandrum and Ernakulam are starting point of Southern Railways. But since Mangaluru is the end point of Southern Railways, no trains towards north points operate from Mangaluru." Mangaluru is merged with Konkan, the city will become the starting point of

Konkan Railway. Thus, all trains from Madgaon will start from Mangaluru instead, making it the biggest advantage. Secondly, currently, for any problem in Mangaluru, people have to approach Chennai or Palghat. Our problems are never given a priority. In case Mangaluru is part of Konkan, everything will be decided here. Any upgrade will also be given priority. Since Konkan Railway is a corporation, problems will be resolved at the Mumbai office and the need to approach the railway board, Chennai or Palghat will be avoided. Konkan Railway also has a policy of providing jobs to those whose land is taken over for the railway development works. It will lead to more job opportunities for Mangalurueans. Vending and contracts will come to locals. Under the Palghat division, the opportunities are limited. Hence, I would like to request the hon'ble Minister to consider the said demand of my people.

The railway budget concentrates on tackling issues of the common man. There is complete transparency, modernization, enhanced infrastructure, safety and improved hygiene, and overall resonance with the Prime Minister's 'Make in India' campaign makes this a positive and consumer friendly budget. It is also good to witness a slew of initiatives that will use modern technology such as Wi-Fi at stations, automated ticket machines, bio toilets and bar coded tickets and all this with no hike in passenger fares.

The rail budget is also looking to enhance connectivity to the all parts of the country and the beautification of stations at pilgrimage centres which will help promoting tourisms to these places. Moreover, "The announcement of the National Railways plan along with joint ventures with the State Governments underlines the continued focus of building better infrastructure for the railway sector". The budget has announced to increase the earnings from advertisements to Rs. 1000 crore and from exports to Rs. 4,000 crore by the year 2020.

The Budget is people-friendly, especially for the decision to introduce 'Antyodaya'. The idea is very creative. This is a superfast train, especially for the poor as it is completely going to have only unreserved compartments. I would like

to request the hon. Minister to introduce it to all the cities to provide better rail connectivity to poor people. It is significant that to ensure 100% transparency in all its operations, all procurement of works has moved to e-platform, and the process of conducting recruitments online would be extended to all positions. Further, all facilities will be integrated into two mobile apps. All these initiatives are very important and in line with Prime Minister's Digital India Programme.

This budget had laid down the roadmap for developing next generation railway infrastructure including high-end technology to improve safety, higher average speed of freight trains and high-speed passenger trains. It is glad to understand that the Government is walking the talk on IT integration and deployment of e-services, to achieve the dream of Digital India. Shri Suresh Prabhu ji stuck to his promise of innovative solutions and announced several measures for technological up-gradation of railways in sync with the needs of consumers and keeping in mind the safety of the railways' workers. These announcements are testimony to the Centre's commitment towards upgradation of services; giving the transportation lifeline of India its due.

The measures are in line with hon'ble Prime Minister Narendra Modi ji's Digital India and Startup India programmes. With the quadrupling of stations through WiFi services, eyeing e-commerce as a potential platform to expand services; encouraging innovation by investing in startups, satellite monitoring of projects' progress or smart cards for reserving tickets. The measures include a plan to use the data generated by the railways to improve operations and investment decisions. The railways will allow sale of tickets through handheld terminals and sale of platform tickets through ticket vending machines. He also announced the launch of barcoded tickets, scanners and access control on a pilot basis. E-ticketing facility will be extended to foreign tourists in the next three months for non-residents Indians with foreign debit or credit cards and journalists with concessional passes.

The Minister said ticket cancellation facility will be made available through the 139 helpline using a one-time password. The budget proposes to integrate various facilities into two mobile apps, one of which will deal with ticketing issues and the other with receipt and redressal of complaints.

Hon'ble Railway Minister announced that e-catering services will be extended from 45 stations to all 408 'A-1' and 'A' class stations. With the Government's emphasis on Swachh Bharat Abhiyan, a passenger can request for cleaning of a coach or toilets on demand through SMS under the 'Clean My Coach' service.

In his speech, hon'ble Railway Minister said the railways has partnered with American technology firm Google to offer WiFi services at 100 stations this year. Another 400 stations will get WiFi in the next two years. The Budget has proposed to set up information boards to list on-board services and GPS-based digital displays to provide information regarding halts inside the trains. It is welcome step. In order to ensure better project management and monitoring the budget proposed that the Railways will rely on technological solutions in line with international best practices. Keeping in mind that Indian Railways' track maintainers or gang men, who are most vulnerable to getting overrun by speeding trains, the railway budget proposed to equip them with devices called 'Rakshak' which will intimate them about approaching trains. Among measures aimed at technological upgradation of the railways' systems, the Minister proposed progressive CCTV coverage at Tatkal counters and a plan to roll out a process of awarding tenders electronically in 2016-17. Sticking to his promise of 'innovative solutions' , Railway Minister Suresh Prabhu in his Rail Budget speech announced many new trains which will cater to the growing demand for services.

Hon'ble Railway Minister announced new trains and addition of coaches. These new facilities are aimed specially for unreserved travel. As a pro common man initiative, the Minister introduced Antyodaya Express, a long-distance, unreserved, superfast train service, for the common man, to be operated on dense

routes and to add two to four Dayalu Coaches in some long distance trains for unreserved travel with facility for potable drinking water and a higher number of mobile charging points. He has also introduced Hamsafar Express -full air-conditioned third AC service with an operational services for meals. Tejas -will showcase the future of train travel in India with operating speeds of 130 kmph and above plus world-class on board services. The Minister has announced introduction of Utkrisht double-decker air-conditioned Yatri (Uday) Express with increased carrying capacity of almost 40%.

श्रीमती अंजू बाला (मिश्रिख) : सभापति जी, आज आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। सबसे पहले मैं आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस के अवसर पर सबको बधाई देना चाहूंगी। बधाई के पात्र हम सब हैं, लेकिन मैं सबसे पहले प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी, जिनकी वजह से आज हम 8 तारीख को महिला दिवस पर बोलने के लिए यहां खड़े हैं। उन्होंने ही यह कहा था कि 8 तारीख को स्पेशल महिला के लिए ही होना चाहिए और आज हम उनकी वजह से ही यहां पर चर्चा में भाग भी ले रहे हैं। उन्होंने बेटियों के लिए इतनी अच्छी बात कही, तो उसी पर मैं दो लाइनें कहना चाहूंगी।"बिटिया धरती बोझ नही, नही पराया धन है, रंग रूप आशीष दुआ, कांठ नहीं चन्दन है, जे धरती दुख पीड़ा सह पौध नई उगाती है, ईश्वर की प्रतिछाया यह यूं ही नहीं कहलाती है, कड़वे सच का आईना आज तुम दिखा देना, मां तुम मुझे बचा लेना, मां तुम मुझे बचा लेना।"

माननीय रेल मंत्री जी और राज्य मंत्री जी दोनों सदन में बैठे हुए हैं, मैं उनको बहुत-बहुत बधाई देना चाहूंगी। मैं आपके लिए ही दो पंक्तियां कहना चाहूंगी, " चाह हमारी एक है जग में, सबका हो कल्याण बराबर, कोई न शोषित वंचित होवे सबको हो सम्मान बराबर, मिलजुलकर हम रहें जगत में, आपस में हो मृदुभाषी, धर्म हमारा मानवता है, धर्म हमारा मानवता है।" मैं अपने रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूं कि उन्होंने बहुत अच्छा बजट प्रस्तुत किया है। पिछली बार भी जब मुझे बजट पर बोलने का मौका मिला था, तो मैंने एक बात कही थी कि आप जब बजट बनाते हैं तो एक मां को सबसे पहले नजर में रखते हैं या उसके बच्चे को नजर में रखते हैं। मैंने पिछली बार भी कहा था कि मदरली टच के साथ आपने रेल बजट प्रस्तुत किया है। आज मुझे एक बात याद आ रही है। मेरा मायका जम्मू में है। मेरे बच्चे छोटे-छोटे थे, तो मैं मम्मी के घर में गई थी, तो मुझे लगता था कि रेल में कोई ऐसा हो जो हमें गर्म पानी उपलब्ध कराए, यहां रेल में बच्चों के लिए दूध भी उपलब्ध हो और खाने का सामान भी हो, लेकिन आज उन सब माओं का सपना साकार हो गया, सब मायें आपको दुआयें देंगी, आशीर्वाद देंगी, जो आपने उनका सपना साकार कर दिया, क्योंकि मैं खुद एक मां हूं, तो मां की व्यथा मैं जानती हूं।

मां को और क्या चाहिए जब उसके बच्चे को वहीं सब कुछ मिल जाए। आपने बुजुर्गों के लिए भी बहुत कुछ सोचा है। उन्हें नीचे की बर्थ दी है। मैं प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगी कि उन्होंने वाराणसी से लखनऊ होते हुए दिल्ली तक महामना ट्रेन चलाई है। वह सबसे अच्छी ट्रेन है। रंजना बहन जी ने भी उसकी डिमांड की है कि वह ट्रेन हमारे यहां होनी चाहिए क्योंकि वह इतनी कम्फर्टेबल है कि छोटे-छोटे बच्चे उसमें बर्थडे मनाते हैं। मैंने उसमें दो बार सफर किया है। उसमें सीढ़ियां

लगी हुई हैं। रेल मंत्री जी, मैं आपको बहुत धन्यवाद देना चाहूंगी कि आपने इतनी अच्छी ट्रेन चलाई है। आपके लिए यह जरूर कहूंगी -

यह करुणा है यह ममता है और त्याग का यही रूप,
गर्मी में शीतल छाया और सर्दी की गुनगुनी धूप।

आपने नन्हे-नन्हें बच्चों से लेकर बुजुर्गों तक सबकी बात ध्यान में रखी।

मेरी बालामऊ की ओवर ब्रिज की डिमांड काफी समय से थी। मैं दोनों मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी कि आपने बालामऊ में ओवर ब्रिज की डिमांड पूरी की। गर्भवती महिलाएं जो उसी फाटक के पीछे दूसरी तरफ रह जाती थीं और दम तोड़ देती थीं, आपने उन्हें नया जीवन दिया है। मैं आपको उसके लिए पुन: धन्यवाद देना चाहूंगी।

मेरा दूसरा विधान सभा क्षेत्र बिलग्राम, हरदोई जुड़ता है। आपने उसे सर्वे के लिए रखा है। बालामऊ, मिश्रिख के लिए अच्छे प्रोजैक्ट दिए हैं। मैं कुछ डिमांड रखना चाहती हूं। ...(व्यवधान) संडीला का ओवर ब्रिज अभी भी अधूरा है। उस ओर अभी आपका ध्यान नहीं गया है। मैं उसके लिए आपका ध्यान आकर्षित करना चाहती हूं। मैंने बिल्हौर और मल्लावाँ को अपग्रेड करने के लिए कहा था। उसकी तरफ ध्यान दीजिए।

मैं एक और डिमांड रखना चाहती हूं जो मेरी नहीं है। पूरा डिस्ट्रिक्ट हरदोई जन-आंदोलन का रूप ले चुका है। शायद वहां धरना-प्रदर्शन भी हो रहा है। जब हमारा देश आजाद भी नहीं हुआ था, उस समय एक रेलवे लाइन माधोगंज से सांडी तक थी। वहां अभी भी उसके चिन्ह बाकी हैं। वह रेलवे लाइन बंद कर दी गई है। वहां के लोगों की डिमांड है कि माधोगंज से सांडी सीधे शाहजहांपुर तक नई लाइन बिछाई जाए।

आज हमारे बहुत से सदस्य बोल चुके हैं और अभी बहनों को बोलने के लिए समय चाहिए। इसलिए मैं ज्यादा नहीं बोलूंगी, दो शब्द और कहकर अपनी बात समाप्त करूंगी। मैं मंत्री जी के लिए कहना चाहूंगी - मेहनत इतनी खामोशी से करो कि सफलता शोर मचा दे। जय हिन्द, जय भारत।

SHRI H.D. DEVEGOWDA (HASSAN): Respected Chairman, Sir, I do not want to take much time.

At the outset, I would like to congratulate the hon. Railway Minister for his vision. I have seen both the Budgets. Hon. Minister wants to see that all the pending works should be completed in time, but unfortunately, resource is one of the major issues. I can understand the problem which is going to be faced by any Government. I am not pleading for this Government or that Government. Resource is one of the major issues so far as completion of all the pending railway projects is concerned.

Sir, when I was in office, I took a decision to sanction 14 new railway lines. All those new railway lines have not been completed yet. In regard to some railway lines, the problem of land acquisition is still there. I am not going to say that he is the only person responsible; even the State Governments should also cooperate for land acquisition and also share the responsibility so far as funding is concerned.

I am watching for the last 25 years that in the Railway Budget anybody who presents everybody is going to fear for criticism if you raise even 5 per cent whether it is in goods traffic or on passenger benefits. Everybody is going to object to it, but where are the resources? This is one of the major issues, on which we all have to take a collective decision.

One of the cheapest modes of transport is Railway. For example, from my own place to Mysore, the charge is Rs. 82 by bus and by train it is Rs. 23. Everybody demands Railway facilities. From Hassan to Mysore, there are 18 trains. Once it was classified as an unfeasible project and it was cancelled. When I took a decision, as Prime Minister, it was completed in 13 months because various funds were diverted as there are non-spending areas like land acquisition and all such problems. Thereafter, the Railway Board has taken the decision to complete the work in 13 months. So, 18 trains are running.

You have taken several decisions, which I would like to appreciate. I was very much keenly watching both your speeches. You have ideas to modernize the Railway and the entire system. You have got so many innovative ideas, and to get the funds Foreign Direct Investment is one of the ways, PPP model projects, etc are all things on which I quite agree. I am not going to make any criticism on these issues because our country needs fast progress and unless there are communication facilities, the question of development cannot arise. So, to create infrastructure, is the only way. When I was in the office for a short duration, we changed the policy to take up new Railway lines. Earlier, the policy was to see what exactly is the return that is going to come from the new Railway line if anybody wants to go for a new Railway line. I removed that and I took a decision that -- in fact, you can go through that -- firstly you put up the Railway line and then you get the revenue return. If you want to progress in a backward area, then unless you create communication lines, it is practically impossible. Hence, you have sanctioned several Railway lines in the North Eastern States or in Jammu and Kashmir, etc.

I am not going to quote all of them. I would only like to bring 4-5 projects to your kind notice. You recently laid the foundation stone in Bengaluru to see that the doubling work from Tumkur-Birur-Hubli-Londha is going to be completed with a minimum period instead of taking 10 years or 15 years up to Miraj, which is one of the most important Railway lines. Commercially, it is going to be more beneficial and a lot of development will take place. You have already taken the decision to put the foundation for it.

I have taken the decision to double the Bengaluru-Mysore line. It has been 20 years, and now it may be completed in another 2-3 months. The former Railway Minister is in the Chair today and Mr. Kharge was also there as the Railway Minister.

Electrification was there up to Jolarpet, which has now been completed up to Ramnagar. Please see to it that it is completed because it is the most important railway line that connects two capital cities – Mysore and Bengaluru.

For Hubli and Ankola, it seems the environmental clearance has been given, which is what I have read in the newspapers. I have cleared it. In fact, Shri Vajpayee Ji laid the foundation-stone for it. But it has not moved forward.

One of the best railway lines that I have proposed is from Munirabad to Muzaffarnagar, connecting Andhra with Munirabad, an interior place in Karnataka.

Another important line is that of Kanakapura-Chamrajnagar-Mettupalyam which I have cleared. Our friend, Shri Suresh, was mentioning that land acquisition process is going on. It is not your fault; it is the fault of the State Government. Land acquisition or providing 50 per cent of the cost is what they have agreed to, but if they have not done that, then naturally it is delayed. That is why the responsibility falls on both the State and the Centre to speed up the works.

In regard to the construction of an ROB on Mysore-Arsikere section, there is so much of agitation going on against me. You have given the clearance and you have written a letter to the State Government asking it to deposit 50 per cent of the cost so that you can start the work. Near Hassan, it is one of the most important ROBs and so many agitations are going on for its construction. The agitation is against me, but what can I do? I do not want to mix politics in it. But in my humble opinion, the Railway Minister should not have any fear in regard to generating resources, which is a major area. Every year, you have to levy something, but at the same time, the hike in fares should not overburden the people. You should create the resources. We all agree that Railways is one of the cheapest modes of transport. Politically, we may try to criticize the Government, but I am not in a position to do that because I am watching these things for the last 25 years. That is my sincere request to you.

Karnataka is one of the most backward States, so far as railway development is concerned. I am not going to compare it with the neighbouring States because unfortunately, politically, we are not more stronger. Shri Yeddyurappa is sitting here and he may agree with me; earlier, he was the Chief

Minister. When I entered this House in 1991, only 143 kilometres of broad gauge railway line was there. I made a comparison on the floor of the House. Of course, subsequently, we had taken some steps. Afterwards there were Railway Ministers like Shri K.H. Muniyappa. I do not know what has happened to that factory that Shri Kharge Ji had announced.

HON. CHAIRPERSON: The State has agreed to it; and Shri Prabhu Ji has to give money for that. A letter was written to the hon. Minister.

SHRI H.D. DEVEGOWDA: It is not that I am going to blame anybody by comparing with other States. I am just placing the facts before you for your consideration.

Another point that I would like to mention, and I am not parochial, is that the bogies which are being used in our area, in Southern India, I think most of them are old bogies. When I travel, I compare it with other railway bogies used in the Northern States. Mostly, used railway bogies are being sent there, when compared with other railways.

About the Rajdhani train, can we not reduce the timing? You have taken steps for increasing the speed to 150 kilometres. If you can improve track of all Rajdhani railway lines, whether it is from Karnataka or Andhra or Kerala, I feel that at least we can reduce the timing by four to five hours. This is my small suggestion.

About Chamarajanagar, I had taken the decision in 1996. I was asking my friend, the Member of Parliament from Chamarajanagar about it. He has been there for the last two terms. I had taken this decision. If the officers want, they can complete it fast. At that time, the Chairman of the Railway Board had said that they did not sanction the project beyond Rs.50 crore. If the cost of the project is below Rs.50 crore, it would be completed within one year. It was mentioned that wherever land acquisition problem is not there, they would pool the funds from those projects in which the money that has been provided in the Budget is not utilised. They would be able to divert that money and would complete the work

within one year. After that, that project is still going on. The distance between Mysuru and Chamarajanagar is just 60 kilometres. You have now shown some interest to Karnataka. You have recently come and laid the foundation stones for some new projects. I welcome that. Please see that some of these projects are completed. There should be better facilities to the common people. Some better compartments or new bogies should be given.

I would like to make a small suggestion. You have announced many programmes like, removal of level crossings and unmanned crossings. I appreciate all these things. I would also appreciate the steps taken for providing more funds by way of Foreign Direct Investment. It is going to be one of the major areas for getting the investors. I welcome this. I do not know whether the public-private partnership has been clinched or not. There has been a talk about it every time. I do not know whether it has been fully materialised or not.

I welcome some of the proposals that you have made. Please take a little more interest towards Karnataka. Please see that something is done to all those projects which were announced by the previous Railway Ministers and which have not been completed or even where initial steps have not been taken. Please bring Karnataka on par with other States. I thank you very much.

श्री रमेश बिधूड़ी (दक्षिण दिल्ली) : खड़गे साहब से भी पूछिए कि दस साल तक क्या करते रहे?...(व्यवधान)

श्री आर. ध्रुवनारायण (चामराजनगर): बहुत किया है।...(व्यवधान)

*डॉ. किरिट पी. सोलंकी (अहमदाबाद) : श्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार का यह दूसरा पूर्ण बजट है । मैं हमारे रेलवे मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी को हार्दिक धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने भारत की सबसे बड़ी रेलवे को एक नई दिशा प्रदान की है और उनके आधुनिकीकरण के लिए उन्हें अभिनंदन करता हूं । पिछली सरकारों के रवैये से हटकर उन्होंने एक रेलवे फ्रेंडली बजट को हमारे सामने रखा है । इस बजट के द्वारा रेलवे का इंफ्रास्ट्रक्चर एवं आधुनिकीकरण की दिशा में पहल की है । हमारे प्रधानमंत्री जी के कोआपरेटिव फ्रेंडलीइज़म की बात को जोर देते हुए उन्होंनें राज्यों की प्राथमिकता ध्यान में रखते हुए राज्य तथा यूनियन रेलवे के बीच एमओयू करके सभी राज्यों को एक अवसर दिया है कि राज्यों की प्राथमिकता के ध्यान में लेते हुए राज्यों में रेल का विकास किया जाएगा । मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि आजतक करीबन सात राज्यों ने रेलवे के साथ एमओयू किया है और आने वाले समय में यह सब राज्य, उनकी प्रायोरिटी के हिसाब से उनके राज्यों में रेलवे का विकास करेंगे । मुझे ज्यादा प्रसन्नता इस बात पर है कि गुजरात राज्य ने भी अब एमओयू पर हस्ताक्षर किए हैं । आने वाले समय में गुजरात अपनी जरूरियात ति प्राथमिकता के हिसाब से रेलवे का नवीनीकरण करेगा ।

रेलवे मंत्री जी ने यात्रियों की सुविधाएं तथा एमेनीटी को प्राधन्य दिया है । स्वच्छता पर रेलवे मंत्री ने ज्यादा बल दिया है तथा हर रेलवे स्टेशन पर पर्याप्त शौचालय उपलब्ध करवाए जाएंगें । जहां तक रेलवे का सवाल है, रेलवे के कम्पार्टमेंट में बायो टाईलेट का प्रयोग किया जाएगा । इसकी बजट से स्वच्छता अभियान को और भी बल मिलेगा । स्वच्छ पेयजल तथा दूसरी एमेंनेंटीज एवं सुविधाएं में बढ़ोतरी की जाएगी । रेलवे को कोचिज में बढोतरी करे वेल्यु एडिशन की जाएगी तथा ज्यादा यात्री प्रवास कर सकेंगे ।

रेलवे ट्रेनों की स्पीड बढ़ाई जाएगी जिसकी वजह से कम समय में यात्रा हो सकेगी । अलग-अलग ऐप के माध्यम से यात्रियों को टिकट बुकिंग तथा अन्य चीजों पर सुविधा दी जाएगी ।

सुरक्षा पर रेलमंत्री ने ज्यादा बल दिया है । रेलवे के एक्सीडेंट तथा हादसे न हो इस बात तक तकनीकी उपलब्धियों को जोडी गई है । एंटीकोलोजिंन डीवाईस का इस्तेमाल करके सुरक्षा को मजबूती प्रदान की गई है । जहां तक अनमेंड रेलवे क्रोसिंग है उनको समाप्त करते हुए ऐसे सभी रेलवे क्रोसिंगों को सुरक्षा प्रदान की गई है । मेरी भावना है के यह बहुत बडा निर्णय है उसकी मैं सराहना करता हूं ।

महिलाओं की सुरक्षा को और भी चुस्त बनाया गया है और देश की 50 फीसदी आबादी को और भी सुरक्षा प्रदान की गई है ।

रेलवे प्लेटफार्म की ऊंचाई और भी बढा कर यात्रियों की सुरक्षा एवं सुविधा पर जोर दिया गया है ।

---

* Speech was laid on the Table.

पिछली सरकार से पेंडिंग 73 योजनाओं को फिर से कार्यान्वित करने पर मै रेलवे मंत्री को बधाई देता हूं । इसबार जितनी धनराशि रेल बजट में आवंटित की गई है, मैं समझता हूं कि वे अब तक की सबसे ज्यादा राशि है । निश्चित रूप से मेरा मानना है के यह बजट रेल को नई दिशा तथा ऊंचाई देंगे ।

देश की प्रथम बुलेट ट्रेन जो अहमदाबाद-मुम्बई के बीच घोघणा की गई थी उसके लिए हमारे प्रधानमंत्री जी ने जापान के प्रधानमंत्री जी से कम ईन्टरेस्ट रेट पर दी गई 98,000 करोड़ की लोन के लिए मैं सरकार का आभारी हूं ।

जहां तक डबलिंग और इलेक्ट्रिफीकेशन का सवाल है इन दोनों क्षेत्रों में री निवेश के लिए मैं सरकार को धन्यवाद करता हूं ।

रेलवे की उपलब्ध जमीन पर सौर ऊर्जा के लिए रेल मंत्री ने जो निर्णय किया है उसके लिए मैं उनका अभिनन्दन करता हूं और मेरा स्पष्ट मानना है कि इसकी बजट से ऊर्जा उत्पादन में रेलवे ने बड़ा कदम उठाया है ।

मैं रेल मंत्री से निवेदन करता हूं कि,

1. अहमदाबाद, कालुपर रेलवे स्टेशन का भार कम करने के लिए मणिनगर तथा साबरमती रेलवे स्टेशनों को टर्मिनल स्टेशन तहत विकास किया जाए ।

2. उत्तर गुजरात में कलोल, बरुचराजी, चाणस्मा, रणुज रेल लाईन का गेज कन्वर्झन किया जाए।

3. चाणस्मा-रारिज-राघनपुर का 60 कि.मी. मार्ग को नई रेल लाईन से जोड़ा जाना चाहिए ताकि कच्छ जाने के लिए हमें एक नया मार्ग उपलब्ध हो सके ।

4. अहमदाबाद-भरसाना-जयपुर रेल लाईन का डबलिंग किया जाए तथा यही मार्ग पर ईलेक्ट्रीफीकेंशन किया जाए, जिसकी बजह से अहमदाबाद दिल्ली मार्ग पर समय कम हो सके तथा उसका विकास हो सके।

5. अहमदाबाद-राजकोट से जामनगर के बीच दैनिक शताब्दी ट्रेन शुरू की जाए जिसकी बजह से सौराष्ट प्रदेश को एक अच्छी ट्रेन मिल सके ।

6. अहमदाबाद-रामापीर (रामदेवडा, राजस्थान) के बीच नई ट्रेन चलाई जाए तथा अहमदाबाद शिरडी के बीच नई ट्रेन चलाई जाए ।

7. गुजरात में करीबन 80% वेस्टर्न रेलवे का नेटवर्क होते हुए , अहमदाबाद में ज़ोनल हेड क्वार्टर नहीं है । यह मांग बहुत पुरानी है ।

अतः मेरा आपसे निवेदन है कि अहमदाबाद, वडोदरा, राजकोट तथा भावनगर डिवीजन को लेकर एक नया ज़ोन बनाया जाए, जिसका नाम "कोस्टल वेस्टर्न रेलवे " रखा जाए तथा उसका हेड क्वार्टर

अहमदाबाद को बनाया जाना चाहिए । बाकि डिवीजन पश्चिम रेलवे के साथ रहेगा जिसका हेड क्वार्टर मुंबई ही रहेगा ।

मैं रेल मंत्री जी का विशेष आभार व्यक्त करता हूं कि अहमदाबाद में सबर्बन रेलवे के लिए बजट में मंजूरी दी गई है । इसकी वजह से मौजूदा रेल लाइनों पर पब्लिक ट्रांसपोर्ट को वेग मिलेगा और बढते हुए शहर के परिवहन के प्रश्न को सुलझाने में मदद मिलेगी ।

मैं रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं कि पिछले साल पाटन-भीलडी रेल लाईन में राण की वाव हेरिटेज साईट को कल्चर मिनिस्टर ने एनओसी दिया था मगर कुछ बजट से काम अभी भी रूका हुआ है । मेरा निवेदन है कि पाटण-भीलडी रेलवे लाईन को पूर्ण करने पर जोर दिया जाए ।

धन्यवाद ।

डॉ. भारतीबेन डी. श्याल (भावनगर) : माननीय सभापति जी, आज महिला दिवस पर हम महिलाओं को आज पूरा दिन सबसे ज्यादा बोलने का जो अवसर हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी के सूचन के अनुसार दिया गया है, इसके लिए मैं स्पीकर मैडम और आपका भी बहुत बहुत आभार प्रकट करती हूं और सबको महिला दिवस की बधाई भी देती हूं।

सबसे पहले मैं हमारे माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और माननीय मनोज सिन्हा जी को बहुत बहुत धन्यवाद देती हूं कि यह एक एतिहासिक बजट है। हम देखते आ रहे हैं कि इस सदन में हर साल बजट पेश होता है। लेकिन अब हमें पिछले दो साल से एहसास हो रहा है कि जब सरकार बदल जाती है तो सोच भी बदल जाती है, कार्यशैली भी बदल जाती है और हमारी नरेन्द्र भाई मोदी जी की सरकार, पंडित दीन दयाल उपाध्याय के विचारों से चल रही है, अन्त्योदय योजनाओं से चल रही है तथा इसको हमारे रेल मंत्री जी ने इस बजट में उजागर किया है। इसके लिए मैं फिर से उनको अभिनंदित करती हूं।

सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी ने सामान्य श्रेणी में सफर करने वाले गरीब भाइयों, बुजुर्गों, युवाओं, माताओं, बहनों और पत्रकारों के लिए भी बहुत सारी सुविधाएं दी हैं। ए.सी.कोच में यात्रा करने वालों के समान सुविधाएं इन गरीब लोगों को भी मिलनी शुरु हो जाएगी।

पहले जब हम रेल में सफर करने का विचार सोचते थे तब हमारी नजर के सामने गंदगी से भरी बोगियां, कोच, प्लेटफॉर्म, रेलवे स्टेशंस आते थे और हमें यात्रा का विचार टाल देना पड़ता था कि हमें रेलवे में सफर नहीं करना है लेकिन अब हमारे रेल मंत्री जी ने यह सब गंदगी दूर करने का फैसला किया है।

हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी ने 'स्वच्छ भारत स्वस्थ भारत' का जो अभियान चलाया, इसके अंतर्गत हमारे रेल मंत्री जी ने भी स्वच्छ रेल का अभियान चलाया है। सामान्य से सामान्य कोच में भी सफाई करवाने और कूड़ेदान की भी व्यवस्था की है। माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार मानती है कि देश औऱ सरकार के संसाधनों पर सबसे पहला अधिकार देश के जरूरतमंद गरीब लोगों का है। इसकी वजह से रेलवे स्टेशन पर आजीवन परिवार के निर्वाह के लिए रोजगार के लिए काम करते हुए कुली का नाम बदलकर उनका सम्मान बढ़ाया है। उनका नाम सहायक कर दिया गया है, उनका ड्रेस भी बदलकर और उनको प्रशिक्षित करने का काम भी सरकार ने किया है। रेलवे स्टेशंस पर पटरियों की सुरक्षा और देखभाल करने वाले गैंगमैन की सुरक्षा के बारे में अभी तक किसी ने भी विचार नहीं किया। लेकिन इस बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने उनके बारे में सोचा है और उनका नाम बदलकर उनको रक्षक कहा जाएगा और उनकी सुरक्षा के लिए आधुनिक उपकरण भी उन्हें दिये जाएंगे।

इस बजट में नयी अन्त्योदय एक्सप्रैस हमसफर, तेजस और उदय जैसी गाड़ियां शुरु करने की घोषणा की गई है। तेजस सुविधा युक्त दीन दयालु सवारी डिब्बे, उनकी भी घोषणा की गई है। इस बजट से माननीय रेल मंत्री जी और मोदी जी की सरकार ने मानव सेवा का लक्ष्य साधा है। महत्वपूर्ण तीर्थस्थल के लिए आस्था सर्किट गाड़ियां चलाई जाने की भी घोषणा की गई है। हमारे कई साथियों ने बताया, बच्चों और शिशुओं के खानपान के शिशु आहार के लिए गर्म पानी और गर्म दूध की व्यवस्था के बारे में अभी तक किसी ने सोचा तक नहीं था लेकिन ये सब व्यवस्थाएं हमारे रेल मंत्री जी ने की हैं।

मुझे इस बजट और रेल मंत्री पर गर्व है कि उन्होंने वंचित समूह एस.सी. एस.टी और पिछड़े वर्ग के लोगों के लिए रेलवे के आसपास की जो जमीन है, उस पर बागबानी और जैविक खेती के लिए जमीन पट्टी पर दिये जाने के बारे में सोचा है और माल यातायात या टर्मिनलों के निकट खाली भूमि पर कोल्ड स्टोरेज सुविधाओं को भी स्थानीय किसानों और मछुआरों को प्राथमिकता दी जाएगी। माननीय नरेन्द्र भाई की सरकार के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा वर्ष 2016-17 के रेल बजट में पूरी तरह से आम आदमी के लिए विचार किया गया है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र भावनगर जो गुजरात के स्वराष्ट्र क्षेत्र में है। हमारे नेक नामदार महाराजा ने आजादी से पहले भावनगर से गोंडक तक कि रेल चलाई थी, तब से हमारे क्षेत्र में रेल की सुविधाए हैं। मैं मंत्री जी का ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहती हूं कि अभी भी हमारे भावनगर-बोटाड क्षेत्र के लिए गत बजट के लिए बहुत कुछ किया है और इसके लिए मैं उनकी आभारी हूं। हमारी भावनगर-बोटाड-साबरमती ब्रोडग्रेज कंवर्जन की मांग थी, वह उन्होंने गत बजट में हमारी डिमांड पूरी की है। हमारा जस्सा-जेतलसर का भी गेज परिवर्तन का काम भी गत बजट में मंजूर किया है। हमारी और भी कई डिमांड मंजूर की हैं, इसके लिए मैं उनकी आभारी हूं लेकिन अभी भी हमारी कुछ डिमांड्स बाकी हैं।

मैंने पहले भी कहा था कि हमारे यहां पालीथाना ब्रांदा ट्रेन जो साप्ताहिक चलती है और चार दिन तक यार्ड में ऐसे ही पड़ी रहती है, उसका कोई यूज नहीं हो रहा है। मैंने पहले भी बताया था कि पूरा सर्वे हो गया है और यह ट्रेन जो फिजूल में पड़ी रहती है, इस ट्रेन को हम भावनगर से वाया दिल्ली से हरिद्वार तक जो हमारा पवित्र तीर्थस्थल है, इसे चला सकते हैं। भावनगर और सूरत में ट्विंस सिटी जैसा व्यवहार है। हमारे डायमंड व्यापारी रोजाना अप-डाउन करते हैं। यहां के लिए डेली ट्रेन की भी हमने मांग की है। भावनगर और अहमदाबाद के लिए भी ट्रेन की मांग की है। भावनगर और भुज के लिए एक ट्रेन को एक्सटेंड कर सकते हैं। मंत्री जी ने रेल कर्मचारियों के आवास के लिए भी बहुत कुछ किया है। नए आवास और पुराने आवासों के रेनोवेशन के लिए भी राशि आवंटित की है, इसके लिए भी मैं उनके प्रति आभार

प्रकट करती हूं। मैं आशा करती हूं कि जो भी हमारी मांगे लम्बित हैं, वे इस साल जरूर पूरी करेंगे, इस आशा के साथ मैं मंत्री जी और मनोज सिन्हा जी, दोनों को धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करती हूं।

***श्री हरिश्चंद्र चव्हाण (दिंडोरी):** प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में रेलमंत्री सुरेश प्रभु जी का दूसरा पूर्ण रेल बजट 2016-17, यात्रियों को बेहतर सुविधाएं व सुरक्षित यात्रा मुहैया कराने वाला यह 'यात्री बजट' है। हमारी सरकार की ''सबका साथ-सबका विकास'' की नीति को चरितार्थ करते हुए प्रधानमंत्री मोदी जी ने सरकार की प्राथमिकताओं 'भारतीय रेल' को सबसे ऊपर रखा है। देश के हज़ारों गरीब यात्रियों को ध्यान में रखते हुए प्रभुजी ने यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं की। प्रधानमंत्री मोदी जी के स्वच्छ भारतीय अभियान से प्रेरित होकर रेलवे में साफ-सफाई पर विशेष ज़ोर दिया गया हैं।

मैं मा. रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी द्वारा पेश किये गये रेल बजट का तहेदिल से स्वागत करता हूँ। प्रभु जी ने महाराष्ट्र के मध्य रेल में आने वाला नया रेल मार्ग मनमाड वाया मालेगांव नरडाणा-इंदौर और नासिक-पुणे मंजूर कर एक महत्वपूर्ण कदम उठाया है, प्रभु जी आपके इस निर्णय के लिए बहुत धन्यवाद।

मेरे क्षेत्र को भारतीय रेल से बहुत सारी उम्मीदे हैं, मैं उसका जिक्र करूंगा, मेरे क्षेत्र दिंडोरी सहित महाराष्ट्र में रेलवे नेटवर्क को बढ़ावा देने की जरूरत है। नासिक-सूरत, नासिक-डहानू के लिए नये रेल मार्ग की जरूरत है। उसका सर्वे शुरू किया जाये। मेरे क्षेत्र दिंडोरी में अंगूर और प्याज का हिंदुस्तान में सबसे ज्यादा उत्पादन होता है और सब्जियों की भी ज्यादा पैदावार होती है। किसान उत्पादकों के लिए हॉर्टीकल्चर ट्रेन शुरू करके दिंडोरी क्षेत्र के किसानों को न्याय मिलेगा।

रेल बजट की विशेषताओं में रेल पर्यटन बढ़ाने के लिए महाराष्ट्र के तीर्थ स्थलों और पर्यटन स्थलों को बढ़ावा दिया गया है। नासिक में त्र्यंबकेश्वर 12 ज्योतिर्लिंगों में से एक है, जिसे ज्योतिर्लिंग सर्किट में जोड़ने से ज्यादा से ज्यादा भाविक त्र्येंबकेश्वर का दर्शन ले सकेंगे। नासिक की भूमि, जो प्रभु रामचंद्र के चरणों से पावन हुई है, उसको भी पर्यटन स्थलों से जोड़ने की जरूरत है और साथ ही मनमाड जंकशन और नासिक स्टेशन पर एस्केलेटर्स का प्रावधान किया जाये।

नासिक जिले के ''ओढ़ा'' स्टॉप जिला नासिक को टर्मिनल बनाया जाये। नगरसुल स्टेशन दक्षिण मध्य रेलवे का आखिरी स्टेशन है। वहां से शिर्डी मात्र 37 किलोमीटर है। अतः शिर्डी यात्रियों की सुविधा के लिए नगरसुल स्टेशन को टर्मिनल बनाया जाये।

संरक्षा और सुरक्षा में सुधार लाने के लिए उपरी व निचली सड़क पुलों के लिए जो प्रावधान किया है, उसमें नगरसुल स्टेशन के नजदीक दक्षिण मध्य रेलवे के मार्ग पर स्थित तथा राज्य मार्ग-25 के रेलवे गेट पर रेलवे क्रॉसिंग फ्लाईओवर ब्रिज और मध्य रेलवे के मार्ग पर येवला-नांदगॉव राजमार्ग-25 पर स्थित

* Speech was laid on the Table.

वडगॉव चौकी येवला (तहसील येवला) के मध्य में स्थित है, शिवड़ी (तहसील-निफाड) जगह पर फ्लाईओवर ब्रिज न होने के कारण लोगों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। कृपया जिला नासिक में आने वाले नांदगांव के वडगांव चौकी रेलवे क्रॉसिंग फ्लाईओवर ब्रिज का निर्माण किया जाये। नगरसूल (तहसील येवला जिला नासिक) रेलवे क्रॉसिंग गेट के अभाव में दुर्घटना होती रहती है, इसलिए त्वरित रेलवे क्रॉसिंग गेट, सिग्नल और सिक्योरिटी गार्ड का प्रबंध किया जाये।

कामयानी एक्सप्रेस (11071/11072) को लासलगाव में रेलवे स्टेशन पर स्टॉपेज, हुतात्मा एक्सप्रेस (12157/12158) नांदगांव और न्यायडोंगरी, सेवाग्राम एक्सप्रेस (12139/12140), भुसावल-पुणे (11025/11026) ट्रेन को न्यायडोंगरी में स्टॉपेज के लिए स्थानिक लोगों ने मांग की है।

दक्षिण मध्य रेलवे पर चलने वाला जालना-नगरसुल डेमू (77683-77684) नगरसुल स्टेशन (जिला नासिक) पर सुबह 9.30 बजे आती है, तथा 5.45 शाम को जालना के लिए रवाना होती है। नगरसुल स्टेशन पर आठ घंटा खड़ी रहती है। जालना-नगरसुल डेमू इगतपुरी स्टेशन तक ले जाने से काफी यात्रियों को फायदा होगा।

मध्य रेलवे पर स्थित नांदगांव स्टेशन पर (जिला नासिक) रेल यात्रियों के लिए वेटिंग शेड बहुत छोटा है। वहां रेल यात्रियों को बारिश और धूप में खड़ा रहना पड़ता है। नांदगांव स्टेशन पर कोच इंडीकेटर के अभाव और अनाउंसमेंट सिस्टम के अभाव से रेल यात्रियों खासकर महिलाओं को काफी दिक्कत होती है।

यात्रियों की बढ़ती संख्या को देखते हुए और उत्तर महाराष्ट्र से उत्तर भारत आने वाले यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से ट्रेन नं. 22109/22110 एल.टी.टी. मुंबई-हज़रत निज़ामुद्दीन एक्सप्रेस तथा ट्रेन नं. 12171 /12172 एल.टी.टी. मुंबई-हरिद्वार एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाना चाहिए। ट्रेन नं. 22109/22110 एल.टी.टी. मुंबई-हज़रत निज़ामुद्दीन एक्सप्रेस को राजधानी एक्सप्रेस का दर्जा मिले। ट्रेन नं. 12171/12172 एल.टी.टी. मुंबई-हरिद्वार एक्सप्रेस में एक पेंट्री कार लगवाने की जरूरत है ताकि यात्रियों को गर्म खाना ट्रेन के सफर में मिल सके। इसके साथ ही एक नयी ट्रेन का एलान हो, जो खास नांदगांव से नासिक आने वाले तथा नासिक से मुंबई जाने वाले कॉलेज के छात्र और ऑफिसों में काम करने वाले लोग (खासकर महिलाओं के लिए), कारखानों में काम करने वाले मजदूर तथा किसानों के लिए हो, जो नांदगांव से मुंबई सी.एस.टी. सुबह और मुंबई सी.एस.टी. से नांदगांव शाम को रोज़ाना चले। मनमाड-नासिक-कसारा एवं कसारा-नासिक-मनमाड लोकल ट्रेनें चलाई जाएं। इसी के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

*SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): I would like to express my views on railway budget for the year 2016-17 presented by the Railway Minister Suresh Prabhu.

Railways is the most important public undertaking in India and it gives employment to lakhs of workers. Earlier the strength was 17 lakh now it is reduced to 13 lakhs. The reduction in the number of workers in Railway really meets difficult to safety of passengers and also keep better safety system.

It is a welcome step that there is no fare increase in this budget. But railway has already increased the charges of Season tickets, platform tickets, Tatkal charge and cancellation charges burdening passengers just before the railway budget.

Railways has taken a policy decision of privatization of 400 stations for modernization under PPP model.

I welcome the measures taken by the Railway Minister to improve the passenger amenities. But with regard to the state of Kerala Railway Minister has not given due importance to the state. Even some of the lines are announced, these all are in PPP model which is not going to be materialized.

The long standing demand of Palakkad Coach factory, Alappuzha Wagon Factory is not included in the budget. No major schemes are included in the State of Kerala. No adequate amount is given to Kanhangad-Panathur-Kaniyoor Line Survey. More fund has to be allotted to electrification and doubling.

People of Kerala prefer to travel by Railway and rail density in the State is higher than many other states. So, Railway Minister has to give some of trains to the States. One express or supper fast train should be included from Mangalore to Trivandrum, one special train from Mangalore to Bangalore via Palakkad. One passenger train from Calicut to Mangalore. The Bandiyoor Passenger Train (56666-65) should be extended to Guruvayoor and increase the frequency of Kerala Smapark Kranti Express (12217/18), Rajdhani Express(12432/31), Dehradoon - Kochuveli Express (22660).

* Speech was laid on the Table.

We need extension from Kannur to Mangalore for Kannur Jan Shatabdee Express (12081/82), Ernakulam-Kannur Executive (16313/14), Alappuzha - Kannur Express (16307-08).

Kindly start a Memu from Shornur to Mangalore where double line is already completed. Also give stoppage to Rajdhani Express (12432/31) at Kasaragod Railway Station.

DR. PRABHAS KUMAR SINGH (BARGARH): Hon. Chairman, at the outset I must thank the hon. Minister of Railways Shri Suresh Prabhuji for giving importance to the demands of hon. Chief Minister of Odisha and people of Odisha. He has given sufficient funds for the completion of on-going railway projects. Odisha was neglected for a long time, but this time the hon. Minister of Railways has kept in mind the interest of all the States.

My colleagues have already discussed some of the demands. I would like to emphasize some of the major demands of Odisha, specially my Parliamentary Constituency Bargarh. For some of the works, survey has already been done, especially survey of Bargarh-Nuapada rail line and it will be connected with Raipur. As you know, Raipur is an important capital market and business centre. If this rail connectivity is set up, the distance between Bargarh and Nuapada will be less than three hours. In between Bargarh and Raipur, there is an important place Nrusinghnath. Nrusinghnath is an important tourist place and tourists from different parts of the globe come to Nrusinghnath.

Another major demand of my constituency is from Jharsuguda. Jharsuguda is one of the oldest stations of our country. It was established in 1882. Jharsuguda district alone is giving revenue of Rs. 6,000 crore out of Rs. 14,000 crore to East Coast Railway and a number of industries including heavy industries like Mahanadi Coalfields are there. During 2016-17, a new airport is also coming up.

The demand of a railway division is the longstanding demand of the people of Jharsuguda. Now, Jharsuguda is under three divisions- Bilaspur, Chakradhapur and Sambalpur. So, in view of the demands of the people of Jharsuguda, I urge upon the hon. Minister for creation of a new railway division.

17.00 hours

I hope when new divisions are under active consideration, this demand also would be taken into consideration.

Another demand is regarding stoppage of trains and extension of trains. Some of the important stations come under my constituency. I request the hon. Minister for extension and stoppage of certain trains. These include the request for Bhubaneswar-Bolangir Inter-city Express stoppage at Attabirda; Nagbali Express at Attabira; Sambalpur-Puri Inter-city Express extension up to Bolangir; stoppage of Shirdi Sai Express, Puri-Ajmer Express, and Puri-Lokmanya Tilak at Barpali; stoppage of Azad Hind Express at Brajrajnagar. We also have a demand for introduction of a new Rajdhani Express from New Delhi to Bhubaneswar *via* Sambalpur by which the distance would be reduced by 300 kilometres and the time taken would be less by three hours. So, the Members of Parliament from Odisha have already requested the hon. Minister. I hope this demand would also be considered.

I would like to request that construction of new ROBs at Chaukipada Jharsuguda and at Barpali Jagannath Nagar may be completed early.

There is another important demand of railway engineers. There are 80,000 railway engineers working as Junior Engineers and Senior Section Engineers working in the Indian Railways under the banner of All India Railway Engineers Federation. They alone shoulder safe movement of 23 million passengers daily but the Railway has deprived them of natural justice, negating their nature of duties, responsibilities and qualifications. Already several hon. members have recommended in favour of them but their demand has not been fulfilled. Their counterpart engineers are given Group B status in all the Departments of Central Government. Frustration among engineers may put safety of railway in danger. I would like to urge upon the Government to give similar status as for the Junior Engineers of other Departments by according Group B non-gazetted status to the Junior Engineers and Group B status to Section Engineers so that the safety and economy of the Railways will be safeguarded.

I hope the on-going projects like the doubling of railway line from Titlagarh to Sambalpur would be completed in due time. Our State Government

has given all possible co-operation. There is no problem so far for land acquisition or any help from the State Government.

There is another demand. Our hon. Minister is present here. We do not have sufficient infrastructure in the railway stations. We want to modernise the stations. We want to upgrade the stations but we do not have sufficient funds. I have requested the authorities of Mahanadi Coalfields and they have agreed to give funds. So, I request the hon. Minister to make the officers pro-active so that funds would be coming from Mahanadi Coalfields and other PSUs to upgrade our railway stations for modernisation and upgradation.

Thank you for giving me this opportunity to speak on this occasion.

श्रीमती कमला पाटले (जांजगीर-चाम्पा): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूँ।

आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस का अवसर है। इस अवसर पर हमारे देश की सभी माताएँ, बहनें, बेटियाँ और अंतर्राष्ट्रीय स्तर की भी माताएँ, बहनें तथा बेटियों को भी बहुत-बहुत शुभकामनाएँ देना चाहूँगी।

मैं इस रेल बजट का समर्थन करते हुए रेल मंत्री माननीय श्री सुरेश प्रभु जी को बुजुर्गों तथा महिलाओं का विशेष ध्यान रखने के लिए धन्यवाद देना चाहूँगी।

महोदय, इस रेल बजट में ट्रेनों की गति बढ़ाने, दिव्यांगों का विशेष ध्यान रखने, आम आदमी के लिए अन्त्योदय एक्सप्रेस चलाने, आने वाले चार वर्षों में सभी को रिजर्वेशन की सुविधा व 95 प्रतिशत ट्रेन्स का परिचालन समय पर करने, तीन नई रेलगाड़ियां - तेजस, हमसफर व उदय का परिचालय करने के साथ ही देश के धार्मिक महत्व के स्टेशनों को जोड़ने के लिए "आस्था सर्किट" गाड़ियां चलाने का प्रावधान रखा गया है, जो विकास की दिशा में सराहनीय कदम है। इसका देश की अर्थव्यवस्था पर दूरगामी असर होगा।

17.05 hours (Shri Hukmdeo Narayan Yadav *in the Chair*)

मैं आभारी हूं प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी का, मैं आभारी हूं रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी का, जिन्होंने रेल बजट के इतिहास में पहली बार छत्तीसगढ़ राज्य में 1294.2 किलोमीटर आठ नई रेललाइन निर्माण करने के लिए बजट में प्रावधान रखे हैं। इनमें से रायपुर-बलौदा बाजार, कसडोल-सरसीवां-सारंगगढ़-झारसुगड़ा 310 किलोमीटर लाइन मेरे संसदीय क्षेत्र के कसडोल एवं बिलाईगढ़ विधान सभा क्षेत्रों को कवर करेगी।

इन नई रेललाइनों के निर्माण से प्रदेश मे रेल नेटवर्क का विस्तार होगा, जिससे छत्तीसगढ़ का भाग्य तो बदलेगा ही, देश के विकास में भी महत्वपूर्ण भूमिका होगी। मेरे संसदीय क्षेत्र के जांजगीर-चाम्पा, जो जिला मुख्यालय के साथ ही प्रदेश का सबसे बड़ा एवं पावर हब जिला है। कई पावर प्लांट्स एवं औद्योगिक प्रतिष्ठान यहां स्थापित हैं, क्षेत्र के रेलवे स्टेशनों के रैक प्वाइंट्स से कोयला एवं अन्य खनिजों की लदानें एवं परिवहन होते हैं। चाम्पा-झारसुगड़ा 165 किलोमीटर तीसरी रेललाइन एवं झारसुगड़ा-बिलासपुर चौथी लाइन 206 किलोमीटर मेरे संसदीय क्षेत्र के स्टेशनों से होकर गुजर रही है। ऐसी विशेष स्थिति में क्षेत्र के सभी छोटे-बड़े स्टेशनों में पर्याप्त पैदल पुल निर्मित किए जाएं। साथ ही, इन स्टेशनों को समय पूर्व श्रेणी अपग्रेड कर मूलभूत यात्री सुविधाएं दी जाएं।

देश का एकमात्र प्राकृतिक क्रोकोडायल पार्क कोटमी सुनार में हजारों पर्यटक आते हैं, इसलिए रेलवे स्टेशन कोटमी सुनार को पर्यटन के अनुरूप विकसित किया जाए। जिला मुख्यालय के रेलवे स्टेशन का नाम रेलवे ने बदलकर जांजगीर-नैला कर दिया है, लेकिन लंबी अवधि के बाद भी एक भी एक्सप्रेस ट्रेन

का स्टॉपेज वहां नहीं दिया गया है। स्टेशन में एक क्रॉस फुटओवरब्रिज की आवश्यकता है। वहां रेलवे चौकी की स्थापना की जानी चाहिए और चाम्पा रेलवे थाना में पर्याप्त बल की व्यवस्था की जाए।

इस रूट से चलने वाली गोंडवाना एक्सप्रेस को रायगढ़ से बिलासपुर तक पैसेंजर के रूप में चलाई जाए। साउथ बिहार मेल का स्टॉपेज जांजगीर-नैला में, गीतांजलि का चाम्पा में, शालीमार एक्सप्रेस को बाराद्वार में और अहमदाबाद शक्ति मेल एक्सप्रेस को अकलतरा में ठहराव दिए जाने की मैं मांग करती हूं।

गाड़ी सख्या 18233-18234 बिलासपुर-इन्दौर-नर्मदा एक्सप्रेस, जो करीब 17 घंटे बिलासपुर में खड़ी रहती है, का परिचालन रायगढ़ तक बढ़ाया जाए। बिलासपुर-नागपुर इंटरसिटी ट्रेन का विस्तार भी बिलासपुर से रायगढ़ या कोरबा तक किया जाए। बिलासपुर से नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस एवं दुर्ग-निजामुद्दीन सम्पर्क क्रांति के फेरों में वृद्धि कर कम से कम सप्ताह में चार दिन चलाया जाए।

छत्तीसगढ़ के महान संत एवं समाज सुधारक संत गुरू घांसीदास जी के नाम से रायपुर से बिलासपुर होते हुए नई दिल्ली के लिए एक नई ट्रेन का परिचालन किए जाने की मैं मांग करती हूं। धन्यवाद।

*KUMARI SHOBHA KARANDLAJE (UDUPI CHIKMAGALUR): I express my views to support the Railway Budget, 2016-17 presented by the Hon'ble Railway Minister, Shri S. Prabhuji. The Hon'ble Minister has proposed to take up doubling and completion of various projects in the State. Rail Budget - 2016 showcases a vision to reorganize, restructure and rejuvenate Railways with new processes, structures, norms and sources of revenue. I welcome Railway Minister's announcement on launch of unreserved fast trains Antyodaya Express; Deen Dayal Coaches and 33% quota for women in reservation. Another scheme that aims at making travelling comfortable for women is the announcement about a special menu for toddlers accompanied by their mothers. Launch of unreserved, super fast trains, Antyodaya Express and Deen Dayalu coaches illustrate our Government's unwavering commitment to serving the poor. This budget fulfills the expectations of all sections. It is inclusive for the common man with special attention to the poor. The drive to increase Wi-Fi connectivity at stations is aimed at reaching out to youth - a section that is bulk user of the smart phones and I-pads.

Hon'ble Minister has allocated Rs. 2779 crore for Karnataka, up 19% from Rs. 2,496 crore in 2015, with a chunk of it marked for infrastructure development. Other announcements include elimination of 12 level crossing, and construction of seven ROBs and five RUBs in Karnataka. It is heartening to note that after announcing a suburban rail network for Bengaluru, a joint committee comprising officials from the Railways and Karnataka Government has been set up to work out the modalities. The demand for suburban system was pending for years and assumed more urgency in the last couple of years with increase in the traffic of working people travelling from the suburbs to their workplace in Bengaluru City. Modernization of Baiyappanahalli Station has got Rs. 3 crore in the Budget, as against Rs. 115 crore allocated last year. Other projects announced in the Budget for Karnataka include:- Nethravathi-Mangaluru railway line; Birur-Shivamogga new line; Nanjangud-Nilambur new line; Talaguppa-Siddapura line; Bangarpet-

* Speech was laid on the Table.

Mulabaglu new line; and Sakleshpur-Subramanya track doubling work and survey of new railway line between Dharwad and Belagavi via Kittur and Lokapur-Ramdurga-Shirsangi-Saundatti.

It is good that the quota for senior citizens and women has been raised to 50%. The Ministry should consider a separate Counter for Senior Citizens. With the fares remaining unchanged, the poor and middle classes have been spared.

I request the Hon'ble Minister to consider inclusion of pending projects from Karnataka: double tracking of Bengaluru-Mysuru and Sakleshpur-Subramanya lines; high-speed rail link between Bengaluru and Mysuru; extension of the Bangarpet-Mulbagal line to Chittor; Mysuru-Kusalnagar-Madikeri line; Tumkur-Dudda new line; Tumkur-Maddur-Malavalli new line; increase budgetary allocation for Tumkur-Rayadurga and Tumkur-Davangere rail line and a new tain between Yeshwantpur and Chikkamagaluru; express trains between Bengaluru-Mysuru, Bengaluru-Tumakuru; Gadag-Harapanahalli and Hosapete -Swamihalli (new lines).

I would like to express my gratitude to the Hon'ble Minister for allocating Rs. 204 crore for the work on Kadur-Chikkamagaluru-Sakleshpur line, which was moving at a snail's pace. The present NDA-led Union Government has made the long-pending Kushalnagar-Mysuru railway line a reality. It has been a three decade-old demand of the people of this region. The new route will boost tourism in the region and help to extend better connectivity to Coastal districts of Karnataka.

I propose the Hon'ble Minister to consider constructing a railway line on Chikkamagaluru-Belur-Hassan route, instead of Chikkamagaluru-Sakleshpur stretch; and a Goodshed at Chikmagaluru Railway Station. The proposal for Chikkamagaluru-Sringeru railway line announced in the previous Budget has remained only on paper.

The New Mangalore Port Trust (NMPT) is well connected by rail and road on the coastal belt, its connectivity to the hinterland is not robust because of

bottlenecks on the Western Ghats. The NMPT rail line should be transferred from SR to Konkan Railway (KR). Rail infrastructure connecting the Port to the hinterland be strengthened and augmented for transportation of commodities to be exported and imported.

The one major railway grievance the Mangalore region geographically facing since decades has been that of railway needs and demands always being neglected, despite being a major Railway Station on the West Cost of India. Ironically, Mangalore region, in railway parlance, has been overshadowed by the Palakkad Division and more interestingly by the Southern Railway HQ at Chennai-thus adding more 'confusion' among the Kannada speaking public of Mangalore region. Mangaluru should be brought under Konkan Railway. Konkan Railway needs around Rs. 20,000 crore for double line work and if Mangaluru is brought under Konkan, its revenue would increase. The Ministry should establish separate Mangaluru Division and develop Mangalore Central as world class railway station.

I thank the Railway Minister and his team for achieving healthy financial results and excellent performance in freight and passenger operations.

DR. BOORA NARSAIAH GOUD (BHONGIR): Sir, I thank you for giving me this opportunity.

At the outset, today being the International Women's Day, let me congratulate and convey my best wishes to all my women colleagues, the women Members of Parliament.

Coming to the Railway Budget, to be precise I would like to say that this is a *khatta-meetha* budget. Why am I saying that it is a *khatta-meetha* budget? I think Suresh Prabhuji is the luckiest Railway Minister who gets appreciation even from most of the opponents of this Government. They cannot criticize him. He has taken many measures for the customer satisfaction. It is a realistic budget than a political budget. I think we need to appreciate it.

The aspirations of the people are too much from the Railway Budget. One of the senior Members and ex-Minister has said that there were no new announcements. But the fact is that, as the budget indicates with the amount of investment which is available, it would take another 100 years to complete the already announced projects if the budget is the same. So in this sense, it would be better if we finish the last-mile and the pending projects rather than going for a political Railway Budget.

I must take this opportunity to thank him on behalf of the TRS Party and people of Telangana as also my CM, KCR *Garu* for sanctioning in the shortest time the MMTS extension from Ghatkesar to Yadadri Station. It was sanctioned within 30-40 days of its conception. We especially thank the Railway Minister for that. We are the youngest State but we are the most pro-active State. We had come forward to share two-thirds of the budget of the project which comes to Rs.330 crore. We really believe in 'सबका साथ - सबका विकास'।

We also thank him for sanctioning the new terminal at the Cherlapally though the Nagulapally Station is not sanctioned. We are ready to share its cost. We are also ready to provide land for it. We want to build one of the most modern terminals in Hyderabad so that we can show-case it not only to India but also to

the world. For that, we are ready to walk along with you, Sir. आपके साथ चलने के लिए हम तैयार हैं, आप हमें अपने साथ ले लीजिए।

I have given a number of representations to change the name of Raigiri Station after the name of famous Yadadri temple which we are making with a budget of Rs.1000 crore. We and our CM have given requisitions to change its name from Raigiri to Yadadri Station which is the destination of the MMTS. I think you will consider this small thing.

Now I would like to make a commercially viable request. You have already allotted tripling of line from Vijayawada to Kajipet. We are sharing the same line up to Yadadri Station. Now the line is left only between Raigiri Station to Yadadri Station. I think our CM would also be ready to share some of its cost. We can complete it because with that tripling of the entire stretch will be completed.

I would take this opportunity to say that now there are two States – Andhra Pradesh and Telangana. Now a new capital is being formed and Vijayawada is one of the biggest terminals. We have a very good highway between Hyderabad and Vijayawada. Recently Gadkariji, the Minister of Surface Transport announced that they would make it an express way. The land is already available. Now both these State Governments are proposing to extend the lines of trains and introduce a high speed train between Hyderabad and Vijayawada *via* Choutuppal, Suryapet and Chengalpet which will create value added services. It will lessen the cost and we can include the same people who were there in the PPP for the road project. It will be commercially viable also.

As you know, Telangana State is a land-locked State. We do not have a coast line. We have been proposing a dry port in Bibinagar because Telangana is the highest cotton growing State. Telangana has got a lot of granite also. Telengana is going to be a Defence Manufacturing Sector of India. We have need for a dry port in Vijaywada, Kazipet and Guntur. That is the junction. We can talk to the Container Corporation of India and others. The State Government is willing

to participate in this. It will become a growth centre. I would like to take this opportunity to mention that the hon. Minister has already announced that he will make Secunderabad as a model station. The DPR has not been completed. The hon. Chief Minister of Telengana has already signed an MoU with the Central Government and I would like to request the hon. Minister to kindly prepare the DPR at the earliest so that we can show to the people how a railway station should look like in the future.

Sir, before I conclude I would like to make a few points. First, I would like to congratulate and also thank the hon. Railway Minister for converting all operational staffs into commercial staffs. But in many places what is happening is that when we are requesting for something, the DRMs and the GMs are not agreeing with us. They are asking to first show us the commercial viability. But until and unless a stoppage is provided in one particular station, how can one prove the commercial viability of that place? It is a very difficult thing to do. So, I would like to request the hon. Minister to kindly concede to this request of the MPs that the long distance trains should be given a stoppage at least for two minutes in places of religious importance. It would be helpful.

Secondly, the Railway Zonal Meetings, whenever it is held, has become like a post office. Whatever proposal is made in those meetings, those are all forwarded. There should be meaningful discussions in the meetings. Let those meetings not be routine meetings followed by lunch. I would like the hon. Minister to make those meetings more meaningful.

Thirdly, the Secunderabad Railway hospital has got a good infrastructure. I would like to request the hon. Railway Minister to convert that into a Railway Medical College where 50 per cent of the seats can be reserved for the children of the railway employees. It will be commercially viable and it will not be a burden but it will be a value added service for the Railways.

Sir, my next point is about recruitment. I would like to request the hon. Railway Minister to exclude the *viva-voce* from the process of recruitment.

Selection should be made only by way of online examination so that most of the fraud that occurs in the process of examination can be eliminated.

Railway lines pass through rural areas. New Railway underpasses are being constructed where paddy cultivators and harvesters cannot access. Ten to fifteen villages are left out. I would like to request that we have to design the underpasses in such a manner that the harvesters can access their paddy fields. If the harvesters cannot access their fields, then they cannot cultivate and also cannot transfer the paddy.

Sir, before I conclude I would like to say something in Hindi… (*Interruptions*)

श्रीमती रक्षाताई खाडसे (रावेर) : मैं माननीय सभापति को धन्यवाद देना चाहती हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप अपनी बाकी मांगें मंत्री जी को दे दीजिए। आपकी बात रिकार्ड में नहीं जा रही है।

खाडसे जी, आप बोलिए।

... (Interruptions)... *

श्रीमती रक्षाताई खाडसे : महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने ऐसा बजट दिया है, जो कि व्यवहारिक रूप से समाज के सभी वर्गों के साथ विचारों की रचनात्मक भागीदारी के आधार पर निर्भर है। हमारे आदरणीय प्रधानमंत्री जी ने रेल को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाने का विज़न रखा है। जिससे यात्रियों के अनुभव में सुधार, राष्ट्रीय स्तर पर अधिकाधिक रोजगार सृजन तथा राष्ट्र की आर्थिक प्रगति में अग्रणी होना और इस देश की सबसे बड़ी संस्था में विस्तृत बदलाव लाकर मिसाल कायम करके प्रतिदिन लाखों जिंदगियों को प्रभावित करता हुआ दिखायी देना। जो कि नवअर्जन, जिसमें स्वराज्य के नये स्रोतों को जुटाना, नवमानक और नयी कुशलता के साथ अपने मानदंडों को सुधारते हुए अंतर्राष्ट्रीय सर्वोत्तम प्रक्रियाओं को अपनाते हुए परिणाम तक ले जाना। नवसंरचना, हमारे निर्णय और कार्यों के लिए सभी प्रक्रियाओं, नियमों और ढांचों के लिए अनुभव से मजबूत प्रयास करना। ऐसी कार्य योजना को इन स्तंभों पर करना नई विचार प्रक्रिया को दर्शाता है।

सभापति महोदय, अपना दूसरा रेल बजट पेश करते हुए माननीय मंत्री जी ने कहा है कि केवल बजट में नई योजनाओं की घोषणा करने से नहीं, बल्कि पिछले बजट में रखे हुए कार्यों को परखना भी है। इसलिए उन्होंने संसद में पहली बार इस वर्ष के रेल बजट में पिछले बजट में की हुई घोषणाओं पर की गई कार्रवाई तथा उठाये हुए ठोस कदमों का कार्यान्वयन अपनी रिपोर्ट में संलग्न किया है, जो कि निभाई गई जिम्मेदारी का एहसास है। आम आदमी की आशाओं की रेल से अपेक्षित मांग को पूरा करने की दिशा में इस रेल बजट का मूल प्रावधान रहा है, जैसे गाड़ियों में आवश्यकता के अनुसार आरक्षण उपलब्ध होना, समय सारणी के अनुसार माल गाड़ियों का यातायात सुनिश्चित कराना, बिना चौकीदार वाले रेल क्रासिंग को खत्म कराना, ट्रेन समय पालन 95 प्रतिशत और उसे उससे भी आगे बढ़ाना, गाड़ियों तथा माल गाड़ियों की औसत गति 80 तथा 50 तक बढ़ाना, सेमी हाई स्पीड गाड़ियां स्वर्णिम चतुर्भुज में चलाना तथा गाड़ियों से मल-मूत्र के सीधे बाहर निकालने की व्यवस्था को समाप्त कराना है।

---

* Not recorded.

महोदय, नई घोषणाओं को समय के अंदर पूरा करने हेतु रेल को आर्थिक दृष्टि से सक्षम बनाने के लिए मा. रेल मंत्री जी ने इसलिए फंड जुटाने का पूरा भरोसा जताया है और भारतीय बीमा निगम ने बहुत अनुकूल शर्तों के साथ फंड उपलब्ध करने के लिए सहमति दी है। आने वाले समय के लिए और नई परियोजनाओं के लिए फंड के लिए बहुपक्षीय सहयोग से एक निधि की स्थापना करने का विचार सामने रखा है, इसकी जरूरत आज तक किसी ने महसूस नहीं की।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में भुसावल मंडल का समावेश है, जो कि सैंट्रल रेलवे के मुंबई जोन में है। इस मंडल के अंतर्गत एक नहीं, दो नहीं, बल्कि पांच आरओबी को प्रस्तावित किया है। जो कि लोगों की पिछले कई सालों की मांग थी। जलगांव-भुसावल में तीसरी लाइन को जल्द से जल्द और प्रस्तावित समय के अंदर पूरा करने के लिए भरपूर निधि उपलब्ध कराई गई है। इसके साथ इस मार्ग पर चलती हुई ट्रेनों के आवागमन को ध्यान में रखते हुए ट्रेन समय पालन को 95 प्रतिशत से भी आगे बढ़ाते हुए जलगांव-भुसावल में चौथी रेल लाइन को प्रस्तावित किया है। मैं इसके लिए भी आदरणीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूं।

महोदय, आम आदमी और गरीब आदमी के लिए अब एक नई व्यवस्था का प्रावधान भी किया गया है। अब ट्रेनों में वाटर वैंडिंग मशीन हैं, मोबाइल चार्जिंग पाइंट्स की व्यवस्था की गई है, विश्राम गृह की ऑन लाइन बुकिंग की व्यवस्था की गई है और इसमें सबसे महत्वपूर्ण चीज यह है कि ई-टिकट मशीनों की क्षमता अब तक 2000 टिकट प्रति मिनट थी, जो अब बढ़कर 7200 होगी। जिसके चलते अब 1,20,000 लोगों को इसका फायदा होगा, पहले सिर्फ चालीस हजार लोगों को इसका लाभ होता था। इस तरह इस रेल बजट में जो भी प्रावधान किये गये हैं, वे सामान्य लोगों को ध्यान रखते हुए किये गये हैं। इसलिए इस बजट के लिए मैं मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूं।

*SHRI B. VINOD KUMAR (KARIMNAGAR): The Railway Minister has outlined three pillars of strategy-Nav Arjan, Nav Manak and Nav Sanrachna. Or in other words, New Revenues, New Norms and New Structures. At present, even a simple decision such as stopping a train or naming/renaming a train goes all the way to the Railway Board. Will the proposed strategy change such a system? He must clarify in his reply as to what exactly these norms are.

The Minister has claimed that the operating ratio for the coming year 2016-17 will be 92%, after including the 7th Pay Commisison expense. However the 7th Pay Commission would be add approximately Rs. 36,000 crore with a 10% annual increase of Rs. 15,000 crore. Pension expenditure would approximately Rs. 42,500 crore. The budgeted figure for depreciation for 2015-16 has been reduced by the Minister from 7,900 crore to 3,200 crore. The actual requirement for depreciation is Rs. 25,000 crore. While including arrears this goes up to more than Rs. 1 lakh crore. Thus, the Operating Ratio is around 120%. Adding the enhanced debt and expenditure from external borrowing will further worsen this scenario. The Minister has taken on a massive debt burden but has not given a clear strategy as to how he will repay it beyond endlessly using the phrase 'innovative financing'.

The Minister in his speech has relied on the PPP model for project execution. The redevelopment of 400 stations and many more projects will be executed through this mode. However this is not a new idea at all. This model has been operative in the railways for two decades now, if not more. What do the fact of actual experience, and not abstract economic theories, say about its efficacy? Let us take the example of the Rail Land Development Authority (RLDA) set up in 2006 by amendment to the Railway Act, 1989. It was tasked with optimising the Railway Land Bank, approximately 43,000 hectares, through the PPP route. After a decade of experience what has been the final output? Only 100 acres land with RLDA has all legal entitlements and encumbrance-free status. The Minister should explain how this will be avoided and why PPP model will work this time.

* Speech was laid on the Table.

The Government has given a great thrust to 'Make in India' and two loco units have been set up with an order of Rs. 40,000 crore. The people of Telangana have been yet again disappointed, however as the decades-old demand of setting up a coach factory and administrative division of Kazipet remains unfulfilled. The Minister has also initiated Joint Ventures with the State Governments for undertaking rail based projects. The Government of Telangana State is one of the 17 States which has initiated this partnership and it is due to the dynamic and forward looking vision of the Hon'ble Chief Minister Shir K. Chandrashekhar Rao Garu.

India as a country has a peculiar tolerance of accidents. Our investment in safety measures overall is very low and life is cheap here. It is no different in the Railways. It is thus refreshing to see that the Minister has announced 'Mission Zero Accident'. But the focus is very narrow. It is only on unmanned crossings and collision avoidance. The Railways should also aim to include fire and smoke detection systems and detector derailment devices in all the trains. This would guard against fire hazards and derailment respectively. Derailment is particularly important given the high frequency with which it happens. At present, very limited field trials for both technologies are taking place in AC coaches of elite trains like Shatabdi and Rajdhani. Every life has value and the Minister should endeavour to ensure that every coach of every train has these safety devices.

New trains of Uday, Tejas, Humsafar, Antyodaya Express, etc. have been announced but there should also be mention of where they will run. The Minister should also introduce a 'Southern Splendour' Express which connects all the five South Indian States and goes to the historical, pilgrimage and tourist places in these states. It can begin and end in Secunderabad station in Telangana. The Government plans to introduce a high speed passenger train connecting Mumbai to Ahmedabad. This should be replicated and capitals of the two Telugu States, Hyderabad and Amravati respectively, should be connected. Similarly, the cities

of Bengaluru and Chennai should also be connected by such a high speed link. These can be constructed with the same overseas Japanese assistance.

श्री राम कुमार शर्मा (सीतामढ़ी) : सभापति महोदय, मैं राष्ट्रीय लोक समता पार्टी की ओर से रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। भारतीय रेल विश्व के एक बड़े परिवहन संगठन के रूप में है, जिसमें लगभग 14 लाख लोग कार्य करते हैं और इसमें रेल मार्ग की लम्बाई लगभग 66030 किलोमीटर है, माल ढुलाई डिब्बे दो लाख बयालिस हजार से अधिक हैं और प्रतिदिन लगभग 21 हजार गाड़ियां चलाई जाती हैं। 23 मिलियन यात्री दैनिक यात्रा करते हैं और 1,100 मिलियन टन माल ढुलाई का प्रावधान किया गया है।

हमारा रेलवे संगठन एक विशाल संगठन है। सन् 1980 में देश परिवहन के क्षेत्र में रेलवे की भागीदारी 62 प्रतिशत थी, जो सन् 2012 तक मात्र 36 प्रतिशत रह गई है। माननीय रेल मंत्री महोदय ने इस पर सुधार के लिए अनेक उपाय किए हैं। अंतर्राष्ट्रीय मंदी के कारण हमारी अर्थव्यवस्था के महत्वपूर्ण क्षेत्र में मंदी आई है। फिर भी मैं अपनी ओर से रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने सुधार के लिए अनेक उपाय करने का काम किया है। माननीय मंत्री महोदय के संदर्भ में जो निर्णय लिया गया है, उसका मैं स्वागत करता हूँ। उनका यह कहना है कि रेलवे का राजस्व बढ़ाने के लिए अब मालभाड़े की दर में वृद्धि नहीं की जाएगी। बल्कि परिवहन के क्षेत्र में रेल की भागीदारी बढ़ा कर राजस्व अर्जित किया जाएगा। उन्होंने जो दूसरा निर्णय लिया है, वह भी प्रशंसनीय है कि भविष्य में उत्पादकता सुनिश्चित करने के लिए जो एक रूपया भी खर्च होगा, उसकी पूरी जांच-पड़ताल होगी और कार्यकुशलता मापदण्डों और खरीद की प्रक्रियाओं में सुधार कर अंतर्राष्ट्रीय प्रक्रियाओं के सर्वोत्तम प्रक्रिया के समक्ष बनाया जाएगा। रेल में एक रूपये के निवेश करने से रेल की अर्थव्यवस्था में पांच रूपये की वृद्धि होती है। इस तथ्य को समझने के बाद मुझे आश्चर्य होता है कि पिछले कई वर्षों से देश की बागडोर उन लोगों के हाथ में रही है, जो अपने आप को विश्व स्तर का अर्थशास्त्री मानते हैं। आश्चर्य होता है कि इस अर्थशास्त्री के सामने अवसंरचना के क्षेत्र में रेलवे महत्व जानते हुए भी क्यों परिवहन के क्षेत्र में गिरावट को देश के लिए सहन किया गया। आज यदि कोई पुनः हिस्सेदारी बढ़ाने का संकल्प लिया जाता है तो क्या कारण है कि पिछले वर्षों से रेल प्रशासन मौन मुख हो कर बैठा और देखता रहा।

रेल के वास्तविक विकास के साथ-साथ देश के विकास से जुड़े होने के कारण रेल का वास्तविक विकास आवश्यक है। रेलवे के विकास में जो बाधाएं हैं, वह पहली है रेल की दुर्घटना, दूसरी है रेलवे की अकुशलता और तीसरी है रेलवे में भ्रष्टाचार। दुर्घटना में भारी कमी आई है। सन् 1960-61 में 2031 दुर्घटनाएं हो रही थीं, लेकिन सन् 2014-15 में मात्र 131 रह गई है। वर्तमान रेल बजट में कार्यकुशलता, सामर्थ और दक्षता बढ़ाने पर भी आदरणीय रेल मंत्री महोदय ने बल दिया है, जो सराहनीय कदम है।

मंत्री महोदय, मैं आपको अपनी ओर से भी धन्यवाद देता हूँ कि आपने भ्रष्टाचार को कम करने के लिए भी कई उपाय करने का काम किया है, जिससे रेलवे की उत्पादकता बढ़ेगी और भ्रष्टाचार पर भी रोक लगने का काम होगा। मंत्री महोदय भ्रष्टाचार को कम करने के लिए जो खरीद के विकेंद्रीकरण का काम करने का काम किया है, वह भी सराहनीय है। मैं रेल मंत्री को अपनी ओर से धन्यवाद देता हूँ कि उनकी दृष्टि जहां-जहां भी गई है, वहां स्थिति सुधर गई है, दशा सुधर गई है और दिशा भी सुधर गई है। जैसे वृद्धों की तरफ उनका ध्यान गया तो उनकी दशा में भी सुधार आया है। बच्चों एवं महिलाओं की दशा में भी सुधार आया है, लेकिन रेल मंत्री महोदय मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूँ, मैं आपका ध्यान इस ओर आकृष्ट कराना चाहता हूँ कि मैं जगत जननी माँ जानकी की धरती सीतामढ़ी से आता हूँ। लेकिन सीतामढ़ी की ओर आपका ध्यान नहीं गया है, वहां से एक भी ट्रेन दिल्ली के लिए अभी तक नहीं चलाई गई है। मैं अपनी ओर से और समस्त बिहार वासियों की ओर से आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ कि आपके समय में 12 तारीख को आदरणीय प्रधान मंत्री जी के द्वारा दिघ्घापुल का उद्घाटन होने जा रहा है। आप इससे संपूर्ण उत्तर बिहार वासियों को पाटलीपुत्र-पटना से जोड़ने का काम कर रहे हैं। लेकिन सीतामढ़ी से एक भी ट्रेन चलाने की अभी कोई व्यवस्था नहीं की गई है। मैं आग्रह करता हूँ कि निश्चित रूप से सीतामढ़ी से एक ट्रेन पाटलीपुत्र के लिए प्रावधान करने का उपाय करेंगे। साथ-साथ दूसरा प्रस्ताव यह भी है कि जो नरकटियागंज से अभी एक ट्रेन चल रही है, वह रकसौल से सीतामढ़ी हो कर के मुजफ्फरपुर आते हुए यदि पटना पहुंचती है तो अभी एक समाधान होगा। इस ओर मैं आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ

आदरणीय रेल मंत्री महोदय मैं आपको यह भी कहना चाहता हूँ कि संपर्क क्रांति ट्रेन मुजफ्फरपुर में लगभग 21 घंटा रूकी रहती है। उसको यदि मुजफ्फरपुर से मात्र सीतामढ़ी तक बढ़ा दिया जाए तो जगत जननी माँ जानकी की धरती का कल्याण हो जाएगा और यह नेपाल की सीमा से लगा हुआ है तो दूसरे देश के लोग भी इससे लाभान्वित होंगे। इसलिए मेरा आग्रह है कि संपर्क क्रांति को मुजफ्फरपुर से नहीं सीतामढ़ी से संचालित कराया जाए। साथ-साथ बिहार संपर्क क्रांति, जो दरभंगा से चलती है, आपका डीआरएम कार्यालय समस्तीपुर में है, लेकिन वहां से भी एक ट्रेन नहीं चली है। यदि इस ट्रेन को दरभंगा के बदले आप समस्तीपुर से चलाते हैं और समस्तीपुर से दरभंगा, दरभंगा से सीतामढ़ी होते हुए मुजफ्फरपुर आती है, तो सभी जिलों को टच करते हुए, वह दिल्ली तक पहुंच जाएगी। इन्हीं शब्दों के साथ आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए, आपको धन्यवाद देता हूँ और अपनी पार्टी की ओर से इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

*SHRI SHIVKUMAR UDASI (HAVERI): I support the Railway Budget, 2016-17 presented by the Hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhuji. Before I say anything, I would like to congratulate Shri Prabhuji for having presented a Budget which displays his pragmatic approach, determination, clarity and sensitivity. And it also shows that he has structured the Budget with a human face. The Hon. Minister has presented a very practical, realistic and balanced budget. Karnataka State has got Rs. 2,779 crore against Rs. 2,111 crore of previous year. The Hon. Minister has proposed to take up doubling and completion of various projects in the State. Shri Prabhuji has also announced construction of seven over bridges and five subways in the State.

Railway is the lifeline of the country whether it is in the case of transportation of the passengers or the freight. Railway is the vital segment of our transport infrastructure. All of us have no difference of opinion that the railway has been playing a key role in India's social and economic development. It is a cheap and affordable means of transportation for the million of passengers. The Railways continue to serve this country and it has the biggest contribution in the national integration. After a long time, it's an innovative budget and it's been managed without increasing passenger fares, which is good. There was a lot of out of the box thinking particularly the point to engage the States in a common programme. Railway Budget provisions for 2016-17 will improve the ease of doing business and improve the connectivity of the manufacturing units with ports and air connectivity.

I would like to express my gratitude to the Railway Minister for announcing policy decisions of Hubli-Chickajur and Gadag-Hotagi rail line doubling, allocation of Rs. 60 crore for Gadag-Wadi new railway line, allocation of Rs. 6.35 crore for new ROB on Varada River, allocation of funds for ROB near LC 227 between Motebennur and Byadagi. Haveri Parliamentary Constituency has a number of small scale industries and there is a lot of scope for development of

* Speech was laid on the Table.

tourism. Therefore, the railway must develop better rail network in the area. Karnataka is one of the States where railway facilities are abysmal. In respect of rail connectivity, Karnataka is one of the backward States in this country. North Karnataka region needs more railway facilities for its development.

Karnataka has only 16.9 km per 1,000 sq km railway network, while Tamil Nadu, Gujarat and Punjab have much higher rail densities.

The major demands pertaining to my Parliamentary Constituency are given below. I urge upon the hon'ble Minister to consider these genuine demands.

I would like to request that the funds for converting Haveri and Gadag Railway Station into a "World Class Railway Station" may kindly be allocated in the current Budget. Gadag city railway station falls under category "B", which lies in my Parliamentary Constituency and district headquarters. It completely qualifies to acquire category "A" Railway Station.

Gadag-Mundargi-Hadagali-Harpanhalli new line was included in the Rail Budget 2015-16. I request to conduct a survey of the same in the current Budget. Gadag-Haveri new line is capable of ushering in a new era of economic development. I am given to understand that the proposal is pending in NITI Aayog. This new line is one of the ambitious railway projects of North Karnataka. Current Budget 2016-17 included doubling of 190 km long Hubli-Chickjajur broad gauge single line. The total estimated expenditure will be Rs. 1294.13 crore. The project is likely to be completed in 4¼ years and will cover the areas of Chitradurga, Davangere, Haveri and Dharwad. Entire route from Pune-Miraj-Hubli-Bangalore has been identified for doubling which will not only improve smooth flow of traffic but also boost overall development of the region. My humble request is to double tracking of Hubli-Chickajajur route to reduce the total cost of Gadag-Haveri new line. I earnestly request that this project may be included in the Rail Budget 2016-17.

There has been a long standing demand of the people of Byadagi and Yelvagi, Haveri District (it covers 7 taluks) to stop 12725/12726 Intercity Express

passing via these Railway Stations. As you are aware Byadagi chilli is famous chilly variety grown mainly in North Karnataka, named after the Town called Byadagi. Byadagi and Yelvagi are part of my Parliamentary Constituency. If you could kindly arrange to stop the above Expess trains passing via Byadagi and Yelvagi Stations, it will pave way for much faster growth of not only agricultural, commercial and industrial activities, but would greatly benefit the local populace.

Kindly consider one minute stoppage of the following trains at Haveri, the District Headquarter :

(i) Yeshvantpur to Hazrat Nizmuddin to Yeshvantpur (Train No. 12629/12630) - Weekly twice via Hubli.

(ii) Chandigarh to Yeshvantpur to Chandigarh (Train No. 22685/22686) - Weekly twice via Hubli.

Gadag-Bijapur Passenger Train: There is a time gap between the two trains, travelling from Gadag to Bijapur (i.e. first train at morning 6 AM and the next at 2.30 PM, in the afternoon). Passengers commuting between these two cities are demanding additional passenger trains in between these two timings. They have also demanded for the introduction of an additional train between Bijapur-Gadag to help passengers catch the trains going to Bangalore, Secunderabad and Mumbai. This demand is in the interests of the people.

Provision/improvement of Infrastructure facilities at Ranebennur, Byadagi, Yelavagi, Devaragudda Station. Byadagi is known to be a world renowned market for chilly. To facilitate traders to directly supply chilly to major city, if the existing Good shed is expanded it would be of greater help to the traders of this town. Earlier trains were stopping at Halligudi station, after gauge conversion, passengers of this station are demanding restoration of stoppage of trains for their convenience and cost saving. Enhancement in the Reservation Quota from Gadag, Haveri, Ranebennur and Byagati is required for trains running via these stations. I sincerely urge the Hon'ble Minister to get the quota increased for the above stations and earmark at least 10 per cent quota for the above stations, so that the

people of these towns will be benefitted. There is a need to provide an alternative entry to the Gadag Betageri railway station to help commuters reaching the station by connecting through a Foot Overbridge to JT College Road. It would not only benefit commuters coming from JT College Road side but also ease traffic congestion near the railway station. (Betageri (Kurattipete) to JT College Road connecting to 3rd Platform). At present, there is no Government Railway Police (GRP) outpost at Haveri Railway Station. There are repeated complaints of scuffles between commuters in the wake of increased traffic at Haveri railway station, the GRP should create an outpost at Haveri railway station.

Railway Station at Haveri 2nd platform length should be increased. Railway Station at Byadagi has no link between 1st and 2nd platform. Ladies Boogie should be increased in all passenger trains from Hubli to Bangalore to Hubli. Platform facility at "KALASUR" village near Haveri station is needed, as there is already stoppage for all passenger trains.

The good news about the Railway Budget, probably, is that Railways have secured healthy financial results and its performance has been on the positive side. The Railway Budget is a forward looking one and it has many positive features which would help the Railways to sustain the growth momentum and support the over-all economic development. It is my humble opinion that we should complement the hon. Railway Minister for a strong financial performance and improvement in the efficiency.

I am happy to note that the Railway Budget takes a remarkable approach towards the safety measures. It is a major challenge to ensure a risk-free journey in the Railways in a vast country like ours. This is a very commendable task. Steps have been taken in this regard, and more and more steps are being taken to ensure risk-free journey. To conclude, I would like to thank the Railway Minister and his team for achieving healthy financial results and excellent performance in freight and passenger operations.

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): महोदय, रेल बजट पर मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया गया है, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करती हूँ।

माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो रेलवे बजट पेश किया गया है, वह रेलवे को आम लोगों के लिए अत्यधिक सुविधाजनक, हाईटेक और सुगम बनाने का प्रयास है। रेल बजट 2016-17 में यात्री किराया और माल भाड़े में कोई बदलाव न करते हुए माननीय रेल मंत्री जी ने यात्री सुविधा पर विशेष ध्यान दिया है। इस बजट में रेल विकास परियोजना के लिए योजनागत व्यय को बढ़ाकर 1.21 लाख करोड़ रूपये किया है, जो पिछले वर्षों के निवेश के औसत का लगभग दोगुना है। इस बजट से लोगों को आशा जगी है। निःसन्देह यह रेल बजट रेलवे को एक नई देशा प्रदान करेगा। इस बजट में बुनियादी ढ़ाँचे को मजबूत करने का प्रयास किया गया है। वैसी रेलवे परियोजनाएं जो वर्षों से लम्बित पड़ी हैं, उन्हें पूरा करने की सरकार ने अपनी प्रतिबद्धता दिखाई है, जो कि एक सराहनीय कदम है। पिछली सरकारों में यह देखा जाता था कि लोगों की वाहावाही लूटने के लिए हर बजट में बड़ी-बड़ी योजनाओं की घोषणा कर दी जाती थी, लेकिन सभी को आधा-अधूरा ही छोड़ दिया जाता था और हर साल नई योजनाओं की घोषणा कर दी जाती थी। आज आवश्यकता है कि रेलवे की पिछली महत्वाकांक्षी योजनाएं, जो किसी न किसी कारणवश लम्बित हैं, उनको पूरा करने के लिए मंत्री जी आपको ध्यान देने की जरूरत है।

रेल मंत्री जी ने रेलवे कायाकल्प करने के लिए कई खास योजनाओं की घोषणा की है, जिससे समय की माँग के अनुरूप रेलवे को अत्यधिक हाईटेक किया जा सके और आम लोगों के लिए रेलवे की यात्रा सुविधाजनक बनाई जाए। इस रेल बजट में तीन नई सुपरफास्ट रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा की गई है। हमसफर नाम की गाड़ियां वातानुकूलित थ्री एसी डिब्बे वाली होंगी, जिनमें भोजन का भी विकल्प होगा। तेजस नाम की गाड़ियां 130 किलोमीटर प्रतिघंटा की रफ्तार से चलेगी, जबकि तीसरी प्रकार की ट्रेन उदय नाम से चलाई जाएगी, जो डबल डेकर होगी। इन सबके अलावा उत्कृष्ट नाम से वातानुकूलित दो तला गाड़ियां चलाने की भी घोषणा की गई है। यह दो तला गाड़ियां व्यस्त मार्गों पर चलाने की योजना है। बजट में अनारक्षित यात्रियों की सुविधा का भी ध्यान रखा गया है। ऐसे यात्रियों के लिए दीन दयाल अनारक्षित डिब्बे लगाए जाएंगे, जिनमें पेयजल और मोबाइल चार्जिंग जैसी सुविधा उपलब्ध रहेगी। इन सबसे निश्चित रूप से लोगों का रेलवे में सफर करना पहले से अधिक सुविधाजनक होगा। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ कि उन्होंने आम जनों के लिए रेल सुविधाओं में बढ़ोत्तरी पर विशेष ध्यान दिया है।

मंत्री जी ने तीन नए मालगाड़ी मार्ग बनाए जाने की बात इस बजट में कही है, जिसके निर्माण से माल की ढुलाई में कई गुना बढ़ोत्तरी होगी तथा रेलवे के राजस्व में गुणात्मक वृद्धि होगी। नए रेल मार्गों के निर्माण से यात्री रेलगाड़ियों की बढ़ोत्तरी होगी और उनका परिचालन भी निर्बाध रूप से होगा।

बिहार के अधिकांश लोग देश के अन्य शहरों में कार्यरत हैं, जो हर दो-तीन महीने के बाद बिहार आते-जाते हैं। जिसके कारण बिहार में जाने वाली, बिहार से आने वाली रेल सेवाओं में काफी भीड़-भाड़ रहती है। एक अनुमान के अनुसार हर साल सिर्फ छठ पर्व पर 31 लाख लोग देश के अन्य शहरों से बिहार आते हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि बिहार से आने-जाने वाली रेल सेवाओं में बढ़ोत्तरी बढ़ती माँग के अनुरूप की जाए तो इससे लोगों को सुविधा मिलने के साथ-साथ रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि होगी। छठ बिहार का एक महत्वपूर्ण और लोकप्रिय पर्व है। छठ पूजा के लिए देश के कोने-कोने में बसे बिहार के निवासी बिहार आते हैं, मगर छठ के समय उनकी माँग के अनुसार रेल सेवा उपलब्ध नहीं है, जिसके कारण लोगों को छत पर चढ़कर यात्रा करनी पड़ती है और प्लेटफार्म पर अपार भीड़ हो जाती है। रेलवे को दिल्ली रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म टिकट बेचना बन्द करना पड़ता है, जिससे रेलवे के राजस्व की भी हानि होती है।

यही हाल होली, दीपावली और ईद के मौके पर भी देखने को मिलता है। मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि छठ पर्व, दीपावली, ईद एवं होली के अवसर पर बिहार को अतिरिक्त रेल सेवा उपलब्ध कराई जानी चाहिए। बिहार में रेलवे की कई पूर्व घोषित परियोजनाएँ चालू नहीं की गई हैं। अगर की गई हैं तो अत्यधिक धीमी गति से कार्य हो रहा है। इससे परियोजनाओं पर लागत खर्च भी बढ़ रहा है। रेल परियोजनाओं एवं रेलवे का विकास देश के विकास एवं रेलवे की मांग के अनुरूप होना चाहिए जो इस रेल बजट में देखने को मिलता है। यह रेल बजट किसानों, आदिवासियों और मज़दूरों को लाभ पहुँचाने वाला है। हम यह कहना चाहते हैं कि रेलवे की माली हालत खराब होने का मुख्य कारण रेलवे में व्याप्त भ्रष्टाचार है जिस पर रेल मंत्री जी ने बजट में प्रकाश डाला है। माल बुकिंग में बहुत भ्रष्टाचार है। उस पर कोई कार्रवाई नहीं होती है। माल बुकिंग कराने में जो भ्रष्टाचार है, उसे दूर किया जाए जिससे व्यापारी सस्ते में अपने माल को बुक कर सकें। इससे महंगाई कम होगी और रेलवे के राजस्व में बढ़ोतरी होगी।

इसी के साथ मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि कई सालों से बगहा, नरकटियागंज, बेतिया, बापूधाम, मोतिहारी से दक्षिण बिहार एवं झारखंड के लिए नई रेल सेवाएँ चलाए जाने हेतु मांग हो रही है। कानपुर से गोरखपुर के बीच में चलने वाली चौरी चौरा एक्सप्रैस रेलवे सेवा का बापूधाम मोतिहारी तक विस्तार किया जाए। सप्तक्रांति सुपरफास्ट एक्सप्रैस की तर्ज पर एक और सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए अथवा बापूधाम मोतिहारी गरीब रथ साप्ताहिक ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए। क्योंकि चकिया, बापूधाम,

मोतिहारी, बेतिया, नरकटिया, बगहा के लोगों को दिल्ली की यात्रा करने के लिए हमेशा परेशानी का सामना करना पड़ता है। इसके अलावा मेरे संसदीय क्षेत्र के पूर्व मध्य रेल के अंतर्गत घोड़ासहन रेलवे स्टेशन पर एक्सप्रैस ट्रेन संख्या 17005-17006, 12545-12546, 14017-14018 एवं 14007-14008 का ठहराव जनहित में नितांत आवश्यक है। साथ ही सीतामढ़ी-रक्सौल रेलखंड पर दैनिक व्यापारियों और विद्यार्थियों एवं सरकारी कर्मचारियों के हित को ध्यान में रखते हुए सुबह-शाम एक जोड़ी पैसेंजर ट्रेन का परिचालन आवश्यक है। मैं इस रेल बजट का समर्थन करती हूँ और रेल मंत्री को धन्यवाद देती हूँ कि हमारे यहाँ शिवहर ने कभी रेल लाईन नहीं देखी थी, उसके लिए अब मंज़ूरी मिली है। 20 करोड़ रुपये तो मिले ही हैं लेकिन 900 करोड़ रुपये की वहाँ मांग है। इसके लिए रेल मंत्री जी से आग्रह करती हूँ। धन्यवाद।

SHRI RADHESHYAM BISWAS (KARIMGANJ): Mr. Chairman, Sir, I thank you for granting me the opportunity to express my views on behalf of our party AIUDF on the Railway Budget for 2016-17. First of all, I would like to thank the Railway Minister for his efforts to complete the gauge conversion work between Lumding-Silchar and starting three new trains including goods trains which are running successfully.

I request the Minister for starting a few trains in the new BG line to connect North Eastern States as well as my constituency of Barak Valley. Now we are in the end of Mega Block and the hon. Minister announced during the flagging time at Silchar that some new trains will start from various stations of Tripura, Mizoram and Barak Valley, but they have not been included in the Railway Budget Speech. So, I request the Minister to start the following trains within March, 2016

- Daily Intercity Express train between Silchar and Dibrugarh
- Daily Super Fast Express trains from Agartala via Karimganj to
- Guwahati
- Duronto Express from Vhairobi via Hailakandi to New Delhi
- Duronto Express from Silchar to Bengaluru
- Duronto Express between Agartala and Mumbai at least twice a week
- Direct Super Fast Express train from Silchar to Bengaluru via Kolkata and Chennai
- A Janshatabdi and Shatabdi Express train from Badarpur to Guwahati daily, which may be extended upto Bhairabi and Agartala in near future
- A Rajdhani Express from Agartala to New Delhi to facilitate passengers of Barak Valley, Mizoram and Manipur.

- Several local trains between major stations of Barak Valley, such as Silchar, Karimganj, Hailakandi, Bharabi, Badarpur, Dharmanagar, Agartala, Mahisashan and Dullavcheera, which were stopped since 1 ½ years due to Mega block.
- Introduction of new train between Dhubri and Guwahati including Intercity and Janshatabdi Expresses.
- Introduction of new train from Jogikhopa to Mahendraganj via Mancachar, introduction of train service both passenger and goods between Golakganj Station of Dhubri District in Assam and Kolkata in West Bengal via Rangpur and other places in Bangladesh as it was used before partition.
- Daily Janshatabdi Express between Barpeta and Guwahati to connect the district with its capital;
- Introduction of new superfast express trains from Barpeta to Delhi, Kolkata and Mumbai;
- Stoppage of train like Rajdhani Express, Kanchanjunga Express at Hojai station in view of commercial activities and as public demand.

I also request to introduce new trains which were announced out of the three new trains from metro cities of the country to the North Eastern States *via* Guwahati.

As a result of conversion and raising heights from old line to BG lines under my constituency of Karimganj, there is a huge requirement of road overbridges or road underbridges specially from Badarpur-Agartala, Karimganj-Mahisashan,Barigram-Dullavcheeraand Kathakal-Bhairabi line and other parts of Assam like Goalpara-Dhubri, and Barpeta railway lines.

I request to allocate sufficient amount in the present Budget for the construction of ROB/RUB to maintain connectivity of the people of the locality and to avoid future accidents.

After the completion of BG line conversion between Silchar and Lumding there was information published in newspapers that due to non-availability of infrastructure for cleaning coaches at Silchar, long distance trains will not be started regularly. I request to allocate sufficient amount for establishing cleaning facility at Silchar. Badarpur is a railway township since 1885 and Railway department have huge land; I request you to create a new division at Badarpur which is a long term demand of local people. I also request to set up a loco-shed in the same place for repairing engine, coaches etc. As a result, local employment would be done.

During the Budget Speech, I was very much concentrated to find what we have got for North Eastern region. Unfortunately, I did not find much to cheer up. I do not find any major changes in the past Budgets and the present Budget for NF railway. As we all know and it is an open secret that NF railway is very much back-dated and under developed in comparison to the other zones of the country.

The tracks under NF railway are still in such condition that train like Rajdhani Express has to be halted in stations in certain places for crossing and it cannot run in high speed. It hardly attains half of its highest speed limit in NF railway tracks.

Through this august House, several things were demanded by me in last two years, but I can see only one or two things included that also partially. As per the announcement of the General Manager of NF railway, in a Press meet he said that for survey of Patharkandi to Kahnmun a sum of Rs. 50,000, for survey of Silchar to Kolkata *via* Bangladesh a sum of Rs. 15.77 lakh, a sum of Rs. 20 lakh for survey of Bhairabi-Sairong railway line project, and a sum of Rs. 44.8 lakh for survey of double line at Dhubri with bridge over river Brahmaputra are also provided in the Budget. Survey does not mean approval of the projects. I request

you to include these projects in the present Budget on priority basis for the economic development of the region.

The Railway Budget for the year 2016 has increased the allocation but there were no big announcements for any zones.

Thank you, Sir.

***श्री पी.पी. चौधरी (पाली):** सर्वप्रथम मैं माननीय रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु जी व माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद ज्ञापित करना चाहूंगा कि मेरे लोकसभा क्षेत्र पाली में वर्षों से लंबित मांग को ध्यान मे रखते हुए बिलाड़ा से बर नई रेल लाइन का सर्वे पुनः कराने के निर्देश प्रदान किये।

मैं बजट में दिये गये आंकड़ों की बौछार नहीं करना चाहता, मेरे योग्य साथियों के द्वारा बड़े विस्तार से चर्चा की जा चुकी है। बजट पढ़ने के बाद स्पष्ट धारणा बनती है कि ये एक विकास परक और निरंतरता का बजट है।

जनता के लिए इस साल जारी किया गया रेलवे बजट पिछले साल के बजट से कहीं ज्यादा अच्छा एवं जनता के रोज़मर्रा के कामों को ध्यान में रखते हुए बहुत सरल तरीके से पेश किया गया है। देश की जनता की जरूरतों को नज़र में रखते हुए रेल बजट के मुद्दे सरल बनाने की कोशिश की गई है तथा जनता की जरूरतों को देखते हुए रेलवे में सुख-सुविधाओं की बढ़ोत्तरी की गई है। इस रेल बजट में कई सेवाओं में इजाफा किया गया है तथा आने वाले सालों में कई तरह की रणनीतियों पर काम करने की योजनाएं तैयार की गई हैं।

इस वर्ष रेल बजट में रेल भाड़ा एवं माल भाड़े में बढ़ोत्तरी न कर लोगों को तोहफा दिया है। यात्री किराया न बढ़ाने से यात्रियों को बड़ी राहत मिलेगी। इस वर्ष रेल बजट में महिलाओं को ध्यान में रखते हुए उनके लिए रेलवे टिकट में 33 फीसदी आरक्षण दिया गया है, जिससे कि महिलाओं का ट्रेन में सफर करना आसान होगा। बुर्जुगों को ध्यान में रखते हुए उनके कोटे में 50 फीसदी की बढ़ोत्तरी की गई है, जिससे कि बुजुर्गों को ट्रेनों में सफर करने में परेशानी का सामना नहीं करना पड़ेगा। लोगों की बढ़ती संख्या को देखते हुए रेलवे ने सभी ट्रेनों में नॉन ए.सी. कोचों में बढ़ोत्तरी की है। इस साल रेलवे ने लोगों के लिए नई हैल्प लाईन नम्बर 139 जारी किया है, जिसके तहत लोग इस लाईन नं. पर कॉल कर कभी भी अपना टिकट कैंसिल करवा सकते हैं, इस सेवा के द्वारा लोग अपने घर बैठे ही अपना टिकट कैंसिल करवा सकते हैं। इस रेलवे बजट में माननीय मंत्री जी ने भोपाल के हबीबगंज रेलवे स्टेशन सहित 4 रेलवे स्टेशनों का पुनर्वास करने का प्रस्ताव भी रखा है। हबीबगंज स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाने के साथ ही स्टेशन पर एफ.एम. की सुविधा भी लोगों को मिल सकेगी। बजट में लोगों के लिए एक नया हैल्प लाईन नं. 189 जारी किया गया है जिससे कि लोग सुरक्षा हेतु इस हैल्पलाईन नं. पर कॉल कर अपनी शिकायत दर्ज करवा सकते हैं। इस बजट में रेलवे ने सभी कैटेगरी में 33 फीसदी तक आरक्षण देने की घोषणा की है। इस बजट के तहत हर ट्रेन के कोच में जी.पी.एस. सिस्टम लगाया जाएगा, जिससे कि यात्रियों को सफर के

* Speech was laid on the Table.

दौरान प्रत्येक रास्ते की जानकारी प्राप्त हो सकेगी। इस बार रेलवे टिकट बुक करने के लिए यात्रियों के लिए एक नया मोबाइल ऐप भी लान्च किया है जिससे कि यात्री लोग इस मोबाइल ऐप के जरिए बिना रेलवे स्टेशन जाए घर बैठे ही अपना रेल टिकट बुक कर अपना टिकट कन्फर्म कर सकते हैं।

इस वर्ष के रेल बजट ने राजस्थान को भी अहम तोहफे के रूप में राजस्थान रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर को मजबूत करने की घोषणा की है। रेल बजट ने जिलेवासियों की करीब 20 साल पुरानी मांग के तहत बर-बिलाड़ा लाईन को रेल मार्ग से जोड़ने एवं जिले के 47 कि.मी. नए रेलमार्ग को बिछाने के लिए नए सिरे से सर्वे को मंजूरी दे दी है। इसके साथ ही, खोरी के समीप क्रॉसिंग पर आर.ओ.बी. निर्माण भी करवाया जाएगा। इस बजट के तहत राजस्थान के रानी-मारवाड़ जंकशन के बीच कुल 45.42 कि.मी. रेलवे ट्रैक के कुछ हिस्से में डबल रेलवे लाईन बिछाई जाएगी जिससे कि दो ट्रेनें आसानी से गुजर सकेंगी तथा इससे क्रॉसिंग की समस्या भी खत्म हो जाएगी। राजस्थान के पाली जिले में पानी, मारवाड़ जंक्शन, फालना तथा जवाई बांध, रेलवे स्टेशन पर दिव्यांगों एवं असहाय लोगों को ध्यान में रखते हुए उन्हें इलेक्ट्रिक व्हील चेयर मुहैया करवाई जाएंगी। इस बजट के तहत पाली के रेलवे क्रॉसिंग-11 खोरी के समीप आर.ओ.बी. निर्माण, चोटिला से राजकियावास के बीच में आबाढ़ जिले के 7 रेलवे फाटकों से ग्रामीणों को मुक्ति मिल सकेगी। इस रेलवे बजट में 400 बड़े स्टेशनों को वाई-फाई सुविधा प्रदान करने की घोषणा में जोधपुर मंडल के पाली तथा अजमेर मंडल का सबसे ज्यादा इनकम वाले फालना स्टेशन का नंबर आने की उम्मीद इस बजट में जताई गई है। रेल बजट में गत वर्ष में मंजूर किए गए नाथद्वारा-मारवाड़ जंक्शन के बीच आमान-परिवर्तन को इस बार मंजूरी प्रदान कर दी गई है। दोनों प्रमुख रेलवे स्टेशनों के बीच 167 कि.मी. रेलवे मार्ग का सर्वेक्षण भी होगा, इसके लिए बजट में 44.55 लाख रूपए का प्रावधान तय किया गया है। रेल बजट में गैंगमैनों को ट्रेनों की लोकेशन के बारे में जानकारी उपलब्ध करवाने वाला रक्ष नामक उपकरण दिया जाएगा, जिससे कि जिले के 70 गैंगमैनों को इसका फायदा मिल सकेगा।

मेरे लोकसभा क्षेत्र पाली (राजस्थान) से होकर गुजर रहे डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की ओर ध्यान आकर्षित करते हुए बताना चाहूंगा कि पाली स्थित बगड़ी नगर स्टेशन के पास गेल संख्या 50-सी पर उत्तर-पश्चिम रेलवे ट्रैक हेतु अण्डर ब्रिज बनाना प्रस्तावित है, जिसकी चौड़ाई व ऊँचाई 2X 4.5 X 5 है।

मैं आपके संज्ञान में लाना चाहूंगा कि बगड़ी नगर पाली जिले का सबसे बड़ा राजस्व व कृषि आधारित क्षेत्र है, यहां उप-तहसील कार्यालय, जिला शिक्षा एवं प्रशिक्षण संस्थान, पटवारी ट्रेनिंग सेन्टर, अनेकों शैक्षणिक संस्थान, सामुदायिक चिकित्सालय, पशु चिकित्सालय, पुलिस थाना, डाकघर, बैंक आदि हैं। इस क्षेत्र में मुख्यतः मेहंदी, गेहूं, मक्का, बाजरा व सनाय पत्ती की खेती की जाती है। किसान व काश्तकार

कृषि उपज को बड़े-बड़े ट्रकों के माध्यम से पाली जिले में स्थित सोजत कृषि मण्डी तक ले जाते हैं, जो रास्ता इसी प्रस्तावित अण्डर ब्रिज से होकर निकलता है, इसके अतिरिक्त इस मार्ग से लगभग 800-1000 वाहन प्रतिदिन आते-जाते हैं। बड़े वाहनों का प्रस्तावित अण्डर ब्रिज के नीचे से निकलना मुश्किल होगा तथा जाम की स्थिति भी बनी रहेगी। अतः आपसे अनुरोध है कि इस सम्बन्ध में पुनः सर्वे कराकर अण्डर ब्रिज के स्थान पर ओवर ब्रिज निर्माण करने संबंधी कदम उठाने की कृपा करें, ताकि स्थानीय लोगों, विशेषकर किसानों को समस्या का सामना न करना पड़े।

रेल यात्रियों की सुविधाओं के लिए सुझाव देना चाहूंगा कि दूरसंचार के क्षेत्र में क्रांतिकारी परिवर्तन के कारण मोबाईल का प्रयोग प्रायः प्रत्येक रेलवे यात्री द्वारा किया जाने लगा है। अतः मैं यह मांग करता हूँ कि प्रत्येक रेलगाड़ी में एवं प्रत्येक कोच में मोबाईल चार्ज करने की सुविधा उपलब्ध कराई जाये। प्रत्येक रेलगाड़ी के दो कोच के बीच में पानी का स्टेण्ड स्थापित हो, जिसमें कम से कम चार नल लगे हों। क्योंकि प्रायः स्टेशनों पर देखा गया है कि जो पैक पानी की बोतल बेचते हैं, उनकी मिलीभगत से अधिकांशतः रेलवे के पानी पीने के नल बंद करा दिये जाते हैं। प्रत्येक रेलगाड़ी के प्रत्येक कोच में पीने के पानी के लिए वाटर ए.टी.एम. लगाया जाये ताकि यात्रियों को शुद्ध एवं ठण्डा पानी पीने के लिए मिल सके। जहां पर रेलवे का जंक्शन होता है, वहॉ पर चार-पॉच रेलगाड़ियॉ खड़ी रहने के करण चालक जो हॉर्न बजाता है, उसमे दुविधा रहती है कि किस ट्रेन का हॉर्न बजा है। अतः मेरा यह सुझाव है कि प्रत्येक रेलगाड़ी में एक से अधिक हॉर्न लगे होने चाहिए जिससे यात्री तुरंत सतर्क हो सके। रेलगाड़ी में स्टेशन के आने से पहले यात्रियों को स्टेशन की सूचना अनाउंसमेंट के माध्यम से दिल्ली मेट्रो की तर्ज पर दी जानी चाहिए। प्रत्येक सांसद के साथ कम्पेनियन की रेल यात्रा निःशुल्क होती है, लेकिन जब सांसद द्वारा हवाई यात्रा की जा रही हो या कम्पेनियन को सांसद के निर्देशानुसार कहीं यात्रा करनी हो तो ऐसी स्थिति के लिए कम्पेनियन को अकेले यात्रा करने पर लिमिटेड निःशुल्क टिकट उपलब्ध कराने का मैं सुझाव देता हूँ।

ट्रेन किस स्टेशन से होकर गुजर रही है, यह देखना बहुत मुश्किल है, विशेषकर रात के समय। मेरा सुझाव है कि एल.ई.डी. से युक्त स्टेशनों के नाम प्रत्येक स्टेशन पर दोनों तरफ कई बार लिखे होने चाहिए। आज 70 प्रतिशत से ज्यादा यात्री ट्रॉली बैग का इस्तेमाल करते है, जिन्हें सीढ़ियों से चढ़कर अन्य प्लेटफॉर्म पर ले जाना बहुत दुविधापूर्ण है। मेरा सुझाव है कि प्रत्येक प्लेटफॉर्म की सीढ़ियों के साथ ट्रोली रैम्प बनाया जाए ताकि ट्रॉली बैग को घसीट कर ले जाया जा सके। इससे सबसे ज्यादा फायदा महिला यात्रियों को होगा। आज कम्प्यूटर का युग है, डिजिटल इंडिया का जमाना है। रेलवे प्रशासन द्वारा ऑनलाईन टिकटिंग पर ज़ोर दिया जा रहा है, जिसके चलते ग्रामीण क्षेत्रों से कम टिकट लिए जाने के कारण काफी संख्या में रिजर्वेशन काउंटरों को बंद किया जा रहा है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि ग्रामीण क्षेत्रों में

ई-टिकटिंग ग्रामीण परिवेश के लोग नहीं कर पाते, जिसके चलते उन्हें एजेंटों को अधिक धनराशि देकर टिकट बुक करानी होती है। अतः ग्रामीण क्षेत्रों में चल रहे टिकट बुकिंग काउंटरों को यथावत रखा जाए। ई-टिकटिंग की सुविधा देश के प्रत्येक नागरिक तक पहुंचने लगी है, आज कोई भी, कभी भी टिकट बुक कर अपनी यात्रा कर सकता है, लेकिन यह सुविधा सांसदों को उपलब्ध नहीं है। संसद भवन में पी.आर.एस. काउंटर बंद होने तथा देर रात को कार्यक्रम निर्धारित होने के बाद टिकट बनाना संभव नहीं हो पाता। अतः सांसदों की टिकट बुकिंग व्यवस्था भी ऑनलाई की जानी चाहिए।

सीमित संसाधन को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्रालय एवं इसकी कार्य प्रणाली में सुधार लाकर एक तरफ धनराशि जुटाई जाएगी और दूसरी तरफ पी.पी.पी. मॉडल के अंतर्गत निजी निवेश के द्वार खोले गये हैं। ये स्पष्ट करते हुए कि रेलवे का निजीकरण नहीं किया जाएगा, लेकिन रेल सेवाओं में विस्तार एवं गुणवत्ता में सुधार करने के लिए निजी क्षेत्र की भागीदारी करना एक अत्यंत महत्वपूर्ण कदम है। मैं इसके लिए भी माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूॅ। मुझे पूरी उम्मीद है कि रेल सुविधाओं के साथ-साथ निजी क्षेत्र के माध्यम से पुराने रेलवे स्टेशनों का विकास, नई लाईनों का विस्तार एवं माल यातायात के क्षेत्र में भी निजी क्षेत्र की भागीदारी यदि सुनिश्चित की जाती है, तो इन क्षेत्रों में हो रही धीमी गति में तेज रफ्तार लाई जा सकती है।

रेल बजट से पूर्व मैंने स्वयं माननीय रेल मंत्री जी से मिलकर अपने लोकसभा क्षेत्र से सम्बन्धित निम्नलिखित सुझाव दिए थे, मुझे पूरी उम्मीद थी कि आपके नेतृत्व में रेल मंत्रालय द्वारा पाली जैसे दूर-दराज के क्षेत्रों में रेल सुविधाओं का ध्यान रखा जाएगा, लेकिन उन पर कार्यवाही नहीं की जा सकी, जो निम्न प्रकार हैः जोधपुर से मारवाड़ जंक्शन के बीच वाया लूणी व पाली मेमू/डेमू ट्रेन का संचालन किया जाए।

जोधपुर/मारवाड़ जंक्शन से बंगलौर व चैन्नई(साउथ) जाने वाली साप्ताहिक ट्रेनों को डेली किया जाए जो कि इस प्रकार हैं-16125, 16531, 16507, 16533 एवं 06512. दिल्ली, जोधपुर के मध्य चल रही मण्डौर एक्सप्रेस में प्रथम श्रेणी का कोच बदल कर नया लगवाने तथा कोच संख्या बढ़ाने के संबंध में विचार किया जाए।

पाली जिले का अधिकांश क्षेत्र रेलवे सुविधाओं से वंचित है। यहाँ के स्थानीय नागरिकों को रेल यात्रा करने के लिए जोधपुर या मारवाड़ जंक्शन पर जाना होता है। पाली लोकसभा के बिलाड़ा से जोधपुर को चलने वाली पैसेंजर ट्रेन के फेरे बढ़ाने को लेकर जनता की भारी मांग है। रेलवे के द्वारा ओवरब्रिज/अण्डरब्रिज बनाने के लिए एक राष्ट्रीय नीति होनी चाहिए, पाली संसदीय क्षेत्र जहॉ से मैं आता हूॅ,

अनेकों रेलवे क्रॉसिंग पर बने रेलवे फाटक दिन में 50 से अधिक बार बंद होने के कारण आम नागरिकों के लिए सबसे बड़ी परेशानी का कारण बने हुए हैं।

अंत में, मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस क्रांतिकारी रेल बजट को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि मेरे द्वारा दिये गए सुझावों पर शीघ्रता से ध्यान देते हुए कार्यवाही सुनिश्चित की जाएगी और मैं बजट का पुरज़ोर समर्थन करता हूँ।

श्रीमती संतोष अहलावत (झुंझुनू): माननीय सभापति महोदय, मैं पूर्व में ही आपसे निवेदन करना चाहती हूं, आज महिलाओं का दिवस है तो थोड़ा घण्टी देर से बजाइएगा। मैं आपका धन्यवाद करना चाहती हूं कि आपने मुझे वर्ष 2016-17 के रेल बजट पर बोलने का मौका दिया।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का देश की सभी महिलाओं की तरफ से रेल बजट में महिलाओं को दी गई प्राथमिकताओं के लिए धन्यवाद करना चाहती हूं। सरकार द्वारा महिलाओं को टिकट आरक्षण में दी गई उप-कोटा की मंजूरी, रेलगाड़ी में महिला यात्रियों को बेहतर सुरक्षा प्रदान करने के लिए 24 घण्टे हैल्पलाइन नम्बर 182 तथा स्टेशनों पर महिलाओं को सुरक्षा प्रदान करने हेतु सी.सी.टी.वी. चौकसी व्यवस्था जैसी नीतियां, महिला यात्रियों को रेल में यात्रा करने के लिए न केवल सुरक्षित माहौल पैदा करेंगी, अपितु महिलाओं की संख्या भी यात्रा में बढ़ जायेगी।

सभापति महोदय, रेल मंत्री जी द्वारा शिशुओं के साथ यात्रा करने वाली महिलाओं के लिए गाड़ियों और स्टेशनों पर शिशु आहार उपलब्ध कराने की सुविधा शुरू करने की एक स्वागतयोग्य पहल के लिए मैं पुनः उनका धन्यवाद करना चाहती हूं।

माननीय सभापति महोदय, मेरी नज़र में यह बजट आम जनता का बजट है। आम जन के लिए रेल भाड़ा व माल भाड़ा न बढ़ा कर रेल मंत्री जी ने साबित कर दिया कि रेल भाड़ा न बढ़ा कर भी अन्य साधनों से आय उपार्जित करके रेल की सुविधाओं को अधिक सुदृढ़ किया जा सकता है।

सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा यात्री सुविधाओं को बढ़ावा देने के लिए 65,000 अतिरिक्त बर्थ, बायो टॉयलेट्स, स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा, ई-टिकटिंग का विस्तार तथा सबसे महत्वपूर्ण यह कि वर्ष 2020 तक हर यात्री को कन्फर्म टिकट उपलब्ध कराना सरकार की दूरदर्शिता को दिखाता है।

सभापति महोदय, लम्बी दूरी के अनारक्षित यात्रियों के लिए अंत्योदय एक्सप्रेस एवं दीनदयाल सवारी डिब्बे जोड़ने की सरकार का निर्णय सामाजिक और आर्थिक दोनों दृष्टि से स्वागतयोग्य है। लम्बी दूरी के आरक्षित यात्रियों के लिए तेजस, हमसफर और उदय जैसी गाड़ियों को चलाने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहती हूं।

यात्रा को आरामदेह बनाने के लिए, समय पालन में सुधार करने के लिए गाड़ी परिचालन ऑडिट प्रारंभ करने के लिए, यात्री टिकटों के लिए ऑटोमैटिक टिकटिंग वेंडिंग मशीन लगाना, ई-टिकटिंग की व्यवस्था करना, क्षमताओं का विस्तार करना, सामाजिक दायित्व का निर्वहन करते हुए दिव्यांगों के लिए ऑनलाइन टिकटों की बुकिंग में छूट, व्हील चेयर की ऑनलाइन बुकिंग, नए सवारी डिब्बे, वरिष्ठ नागरिकों

के लिए निचली शायिकाएं, विश्वविद्यालयी यात्रियों के लिए यात्रा बीमा, विश्रामालयों में घंटों के आधार पर बुकिंग, स्मार्ट सवारी डिब्बे, सेटलाइट टर्मिनल और पोर्टर्स के लिए नई वर्दी, हाई स्पीड रेल, रेल में मनोरंजन की व्यवस्था, पी.ए. सिस्टम में एफ.एम. रेडियो का प्रस्ताव, बास्केट का विस्तार, टैरिफ को युक्तिसंगत बनाना तथा टर्मिनल क्षमता के निर्माण आदि सभी पहलुओं पर सरकार आम जन से धन्यवाद लेने की अपेक्षा रखती है।

सभापति महोदय, मैं अपनी और अपने संसदीय क्षेत्र की जनता की ओर से माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहती हूं कि उन्होंने झुंझुनू में सीकर-लोहारू समपार पर ऊपरी सड़क पुल बनाकर जो तोहफा हमें दिया है, वह एक बहुत ही सराहनीय कदम है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कुछ मांग रेल मंत्री जी तक पहुंचाना चाहती हूं। नीम का थाना से सुजानगढ़ वाया उदयपुरवाटी, सीकर, सालासर एक बहुत बड़ा धाम है। वहां विश्व का एक प्रसिद्ध मन्दिर है। वहां सभी लोग आते हैं। वहां 150 किलोमीटर नई लाइन का जो सर्वे रेल मंत्री जी ने मंजूर किया है, मैं उसके लिए भी उन्हें धन्यवाद देना चाहती हूं।

रेवाड़ी से सादुलपुर वाया लोहारू, महेन्द्रगढ़ दोहरीकरण और विद्युतीकरण के 140 किलोमीटर के सर्वे के लिए भी मैं आभार व्यक्त करना चाहती हूं।

रतनगढ़ से फतेहपुर के बीच 36 किलोमीटर नई लाइन का सर्वे के लिए मैं पुनः आभार व्यक्त करती हूं।

लोहारू से भिवानी तक 64 किलोमीटर की नई रेलवे लाइन की स्वीकृति के लिए भी बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूं।

सभापति महोदय, मैं अपनी बात को समाप्त करूंगी, लेकिन आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र में रेल तंत्र के वांछित कुछ मूलभूत सुधारों की तरफ दिलाना चाहती हूं।

सभापति महोदय, मेरा संसदीय क्षेत्र भारतीय सेना में सर्वाधिक जवान देने वाला क्षेत्र है, सर्वाधिक शहीद मेरे क्षेत्र से हुए हैं। उन शहीद परिवारों को हम लोग एक तोहफा दें, उनका सम्मान करें। इसलिए मेरे यहां से दिल्ली से लेकर जयपुर तक एक रेलगाड़ी की मांग करती हूं। राजधानी क्षेत्र को जोड़ने वाली एक रेल अतिशीघ्र चलाई जाए।

बुधवार और शुक्रवार को मात्र दो दिन चलने वाली दिल्ली सराय रोहिल्ला - सीकर ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए।

समय-सारिणी, जो हमारे किसी काम की नहीं है, इसमें फेरबदल करके उपर्युक्त समय-सारिणी में बदला जाए। बुधवार और शुक्रवार को दिल्ली सराय रोहिल्ला-सीकर ट्रेन की समय सारिणी में परिवर्तन कर

कृपया इसे सातों दिन चलाकर मेरे उन सैनिक भाइयों को तोहफे की मांग मैं आपके माध्यम से करना चाहती हूं।

महोदय, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहती हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को यही कह सकती हूं कि आप निरंतर आगे बढ़ते रहें। देश की जनता की दुआएं आपके साथ हैं।

धन्यवाद।

*SHRI P.R. SUNDARAM (NAMAKKAL): Salem-Karur passenger train No. 56105 should be extended upto Trichy in view of quick reach to Trichy.

Salem-Chennai (Egmore Train No. 11063/11064) Express train may be extended upto Pollacy via Namakkal, Karur.

A new road should be laid to reach the Namakkal railway station through Thuraiyur road which is divide the railway track where vacant land is available on the Western side. An estimate of Rupees Three Crores is expected for the said work.

Mohanur railway station handles large number of Rail Passengers without a reservation counter. Hence a railway out agency should be started as an initial step. Special festival train should be operated via Salem, Namakkal, Karur to Southern districts of Tamil Nadu from Bangaluru and from Chennai during the Deepavali festival at least for a period of one week.

Salem-Karur, Karur-Salem Passenger (Train No. 06743-06744, 06739-06740,06741-06742) is likely to the operated upto 30th November, 2015. Hence this train may be operated continually without any disturbance.

* Speech was laid on the Table.

श्री भगवंत मान (संगरूर): सभापति महोदय, रेल बजट पर डिबेट चल रही है। चूंकि मैं पंजाब से आता हूं, तो मेरे पंजाब से संबंधित कुछ प्वायंट्स हैं। मैं चाहूंगा कि रेल मंत्री जी उसे नोट कर लें।

जाखल से लुधियाना वाया- लहरागागा, सुनाम, संगरूर, धुरी होते हुए मलेरकोटला, किला रायपुर ट्रैक है। सुबह नौ बजे से लेकर साढ़े तीन बजे तक वहां कोई पैसेंजर ट्रेन ही नहीं है। वहां साढ़े छः घंटे तक ट्रैक बिल्कुल खाली रहता है। अगर इसमें एक-दो ट्रेनें जोड़ दी जाए, तो लोगों को सुविधा हो जाएगी, क्योंकि रेल के भाड़े और बस के किराए में बहुत फर्क़ है। इसलिए लोग चाहते हैं कि अगर दो-तीन ट्रेनें हो जाएं तो उन्हें थोड़ा फायदा हो सकता है।

राजपुरा से सनेटा तक 16 किलोमीटर का अगर ट्रैक बनता है तो पूरा मालवा क्षेत्र, गंगानगर से लेकर चंडीगढ़ से रेल कनेक्टिविटी हो जाती है। वह पता नहीं क्यों नहीं पूरा हो रहा है? शायद उससे सत्ताधारी पार्टी की बसों को उससे नुकसान होता होगा। अगर किसी को पटियाला से या भटिण्डा से ट्रेन से चंडीगढ़ जाना हो, तो आपको राजपुरा से अम्बाला जाना पड़ेगा और अम्बाला से दोबारा चंडीगढ़ आना पड़ेगा। यह 16 किलोमीटर के ट्रैक का गैप है। अगर वह पूरा हो जाए तो बहुत बड़ा फायदा हो सकता है। लोगों के खर्च में इससे 50% की कमी आ सकती है।

अमृतसर से नांदेड़ साहब के लिए सचखंड एक्सप्रेस चलती है। उसमें दो-तीन महीने की वेटिंग है। यह बहुत कमाऊ ट्रेन है और इसमें लोगों की धार्मिक भावनाएं भी जुड़ी हैं। अगर कोई और ऐसी ट्रेन चल जाए या फिर इस ट्रेन के डिब्बों में वृद्धि हो जाए, तो उससे लोगों को बहुत ज्यादा फायदा होगा, क्योंकि उससे लोग हुजूर साहब जाते हैं।

बरनाला में जो राजपुरा से भटिण्डा का ट्रैक है, उसमें बरनाला में ट्राइडेंट कंपनी का कोयला आता है और वह कोयला रेसिडेंशिएल एरिया में उतरता है। आपको यकीन नहीं होगा कि वहां जब लोग खाना बनाते हैं, तो उनके आटे का रंग भी काला हो जाता है। रेसिडेंशिएल एरिया होने की वज़ह से वहां जब ट्रक आते हैं तो इससे वहां जाम लग जाता है। इसलिए अगर इसे शहर से बाहर निकाल दिया जाए, तो लोगों को इससे बहुत फायदा हो जाएगा।

दिल्ली से लुधियाना वाया- संगरूर जो शताब्दी एक्सप्रेस जाती है, उसकी एवरेज स्पीड 64 किलोमीटर प्रति घंटा है। हम बुलेट ट्रेन की बात बाद में कर लेंगे। कम से कम शताब्दी एक्सप्रेस की स्पीड को तो हम 100 किलोमीटर प्रति घंटा कर दें, जिससे वह शताब्दी एक्सप्रेस लगे। वह ट्रेन सिर्फ लुधियाना तक जाती है। अगर उसे जालंधर तक बढ़ा दिया जाए, तो इससे बहुत फायदा होगा और दूसरी जो स्वर्ण शताब्दी या अमृतसर के लिए शताब्दी एक्सप्रेस है, उसमें जो वेटिंग है, वह भी कम होगी। यह संगरूर और

रोहतक होते हुए जाती है। भटिण्डा के लिए जो शताब्दी जाती है और जो संगरूर होते हुए शताब्दी जाती है, दोनों शताब्दी एक्सप्रेस यहां से सुबह में चलती हैं और शाम को वहां से वापस आती हैं। अगर इनकी समय सारणी को बिल्कुल उलट दिया जाए कि यह भटिण्डा से सुबह में चले। भटिण्डा से व्यापारी दिल्ली आएं और काम करके शाम को वापस जाएं तो अच्छा रहेगा। सुबह भटिण्डा जाने वाले लोग कम हैं और शाम को दिल्ली आने वाले लोग कम हैं। इसलिए यह गाड़ी बहुत कम परसेंटेज में जा रही है। अगर इसे आप ऐसा कर दें कि यह सुबह में भटिण्डा से दिल्ली आए और शाम को दिल्ली से जाए और उधर लुधियाना से वाया संगरूर शताब्दी सुबह आए और लोग शाम को यहां से काम करके वापस जाएं तो इससे फायदा है।

पंजाब मेल, जो दिल्ली से फिरोज़पुर वाया फरीदकोट, भटिण्डा जाती है, उसे आप अपडेट करें। यह बहुत बढ़िया गाड़ी है। लेकिन, उसके डिब्बे बहुत पुराने हो चुके हैं। अगर उन्हें अपडेट कर दिया जाए तो अच्छा रहेगा।

मेरी यह जो मांगें हैं, तो मेरा 90% भाषण वही है, जो पिछले रेल बजट पर मैंने दिया था। नया भाषण तो तब तैयार करें, जब जनता की पुरानी मांगें पूरी हों। मुझे उम्मीद है कि आप ये मांगें पूरी कर देंगे तो मैं अगले रेल बजट पर कुछ नया बोल दूंगा, वरना अगले रेल बजट पर मैं लिख कर दे दूंगा कि वही पुरानी सी.डी. आप सुन लेना, इसका कोई फायदा नहीं होगा।

राजपुरा से भटिण्डा का ट्रैक डबल हो, क्योंकि उस पर तीन थर्मल प्लांट्स हैं। उस ट्रैक पर बिजली का प्रबंध किया जाए, क्योंकि इसे अपडेट करने की जरूरत है।

सभापति महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया और मुझे उम्मीद है कि रेल मंत्री जी मेरी इन मांगों पर ध्यान देंगे, वे उन पर हमदर्दी से गौर करेंगे।

धन्यवाद।

श्री भरत सिंह (बलिया) : महोदय, इस सीट से बोलना चाहता हूं।

माननीय सभापति : ठीक है, बोलिए।

श्री भरत सिंह : अधिष्ठाता महोदय, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया।

माननीय रेल मंत्री जी ने भारतीय रेल में सुविधाओं के विस्तार एवं यात्री सुविधाओं की बेहतरी के लिए जो महत्वपूर्ण प्रावधान किए हैं, उसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देता हूं। यात्री किराए एवं मालभाड़े में कोई वृद्धि न करके रेल मंत्री जी ने जनता को बहुत राहत प्रदान की है। रेलवे के उपलब्ध संसाधनों के उच्चीकरण एवं यात्री ट्रेनों की औसत गति को बढ़ाने एवं रेल यात्रा को सुगम तथा सुरक्षित बनाने के लिए रेल मंत्री जी द्वारा किए गए प्रावधान सराहनीय हैं। रेल मंत्री जी ने पूरे भारत को ईकाई के रूप में देखते हुए बिना किसी भेदभाव के समग्र रेल बजट प्रस्तुत किया है। मैं तहेदिल से इस रेल बजट का स्वागत करता हूं।

महोदय, मैं उत्तर प्रदेश के सर्वाधिक पिछड़े जिले बलिया से चुनकर आता हूं। बलिया का अपना एक गौरवमयी इतिहास रहा है। इसी बलिया के मंगल पांडे, चित्तू पांडेय, लोकनायक जयप्रकाश, पूर्व प्रधानमंत्री आदरणीय चंद्रशेखर जी, इतने सुविख्यात महापुरूष रहे हैं। आजादी की लड़ाई में बलिया ने योगदान दिया, तीन जिले हिंदुस्तान के इतिहास में स्वर्णाक्षरों में अंकित हैं, बलिया, मिदनापुर और सतारा। अटल जी जब प्रधानमंत्री थे, उस समय तय हुआ था कि इन तीनों जनपदों को मिलाने के लिए एक ऐसी ट्रेन चलाई जाएगी, जो तीनों जिलों तक जाएगी, लेकिन आज तक वह कार्यान्वित नहीं हुई।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभू जी और रेल राज्य मंत्री माननीय श्री मनोज सिन्हा जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि वाराणसी, बलिया और छपरा रेल लाइन के दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण का कार्य माननीय रेलमंत्री जी के नेतृत्व में किया जा रहा है। बलिया में हमने मांग की थी, 23 नवंबर को रेल मंत्री माननीय सुरेश प्रभू जी और रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी गए थे। हमने बलिया रेलवे स्टेशन पर 24 डिब्बे के वाशिंग पीट की मांग की थी। इस बजट में इसका प्रावधान हो गया है। इसके लिए मैं दोनों मंत्रियों का मैं हृदय से स्वागत और अभिनन्दन करता हूं।

मान्यवर, मैं यह कहना चाहता हूं कि आजादी के इतिहास में इतना योगदान करने वाले बलिया के लिए कोई सुटेबल ट्रेन नहीं है। मैंने पिछले बजट में भी यह उल्लेख किया था। रेल राज्य मंत्री जी हम लोगों के बीच में बैठे हुए हैं। ...(व्यवधान) आपके सामने एक एग्जांपल है। मैं रेल राज्य मंत्री जी का भी ध्यान आकर्षित करूंगा कि बिहार से बहुत रेल मंत्री हुए, एक से एक ट्रेनें बिहार से चली हैं, जितनी ट्रेनें चल रही

हैं, सब उस समय के तत्कालीन रेल मंत्रियों के सौजन्य से चली हैं। आज पहली बार उत्तर प्रदेश से रेल राज्य मंत्री हमें मिले हैं। माननीय श्री सुरेश प्रभू जी तो हैं ही, तो मैं यह चाहूंगा कि बलिया से एक ट्रेन आप अवश्य दिल्ली के लिए चलाएं। यह बहुत बड़ा और ऐतिहासिक कार्य होगा। हम लोग चलते हैं, तो 36 घंटे में बलिया पहुंचते हैं, बलिया से चलते हैं तो 36 घंटे में दिल्ली पहुंचते हैं। बलिया से ऐसी ट्रेन चले, जो रात में बलिया से चले सुबह दिल्ली पहुंचे और रात में दिल्ली से चले सुबह बलिया पहुंचे, ऐसी ट्रेन चलनी चाहिए। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी और माननीय रेल राज्य मंत्री जी से मांग करता हूं।

18.00 hours

साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ, हिन्दुस्तान का कोई स्थान ऐसा नहीं है। ...(व्यवधान) उस ट्रेन का नाम मंगल पांडेय के नाम पर रख दीजिए।...(व्यवधान) मंगल पांडेय जी के नाम पर रख दीजिए, चन्द्रशेखर जी के नाम पर रख दीजिए, चित्तू पांडेय जी के नाम पर रख दीजिए, किसी के भी नाम पर रख दीजिए, हम उसका स्वागत करते हैं।

अधिष्ठाता महोदय, मैं एक चीज कहना चाहता हूँ। आप घबराइए नहीं। ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप एक मिनट रूकिए। इस पर काफी माननीय सदस्य बोलने वाले हैं, 6 बजे समय समाप्त हो रहा है, यदि सदन की सहमति हो तो दो घंटे के लिए और समय बढ़ा दिया जाए।

अनेक माननीय सदस्य : महोदय, ठीक है।

माननीय सभापति : अब आप बोलिए।

श्री भरत सिंह: अधिष्ठाता महोदय, आपको धन्यवाद। मैं यह कहना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान का कोई ऐसा शहर नहीं है, जहाँ बलिया के लोग न हों। चाहे दिल्ली हो, मुम्बई हो, कोलकाता हो, सूरत हो, अहमदाबाद हो, हर जगह बलिया के लोग हैं।

मान्यवर, मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि अब जब बलिया में वाशिंग पीट बन रहा है, एक साल में बन जाएगा, तो मुम्बई के लिए, दिल्ली के लिए, अहमदाबाद के लिए, सूरत के लिए, हर जगह के लिए बलिया से भी ट्रेन चलाई जानी चाहिए, यह मैं आपसे कह रहा हूँ। कोलकाता के लिए निश्चित रूप से, दिल्ली के लिए भी चलाइए, कोलकाता के लिए भी चलाइए। आए दिन दुर्घटनाएं होती हैं, छठ के अवसरों पर दुर्घटनाएं होती हैं। इसलिए छठ, दशहरा और दीपावली पर स्पेशल ट्रेनें बलिया के लिए चलनी चाहिए। बलिया रेलवे स्टेशन के सुन्दरीकरण, सुविधा विस्तार के लिए, सुरेमनपुर रेलवे स्टेशन, रेवती में ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री भरत सिंह : मैं एक मिनट में समाप्त कर रहा हूँ।

माननीय सभापति : अब समय नहीं है।

श्री भरत सिंह : अधिष्ठाता महोदय, एक मिनट दीजिए, हम लोग आपके पुराने परिचित हैं। ...(व्यवधान) देखिए, मैं जब सांसद नहीं था, करमदीनपुर रेलवे स्टेशन पर हम लोग दिन भर धरना दिए थे, सारनाथ एक्सप्रेस, डाउन को रोकने के लिए। रेवती, करमदीनपुर, ताजपुर इन स्टेशनों पर सारनाथ एक्सप्रेस, डाउन को रूकवाने की व्यवस्था की जाए। साथ ही बलिया, छपरा और बनारस के बीच के जितने स्टेशन हैं, सभी में यात्री सुविधाओं को बढ़ाया जाए। धन्यवाद। ...(व्यवधान)

*SHRI PREM DAS RAI: There is a need to bring the attention of the Government a glaring error in the Railway Budget.

The Sivok-Rangpo railway line has been under construction since 2009. It is an integral rail line for accelerating the socio-economic development of the people of Sikkim and there must be an endeavor to finish the project in a fast-tracked manner. The project has progressed at a very slow rate. It was stuck in environmental litigation, but has now been cleared by the Supreme Court; therefore the construction of the railway line must be expedited. While Rs. 3375.42 crores were the anticipated costs of the project, less than Rs. 200 crores has been spent on it.

Further, in this year's Railway Budget, the sanctioned cost of the entire project is listed as Rs. 359.86 crores. It is my sincere hope that this is only a clerical error, and will be corrected as soon as possible. If the sanctioned cost has indeed been reduced to $1/10^{th}$ of the estimated cost last year, it is completely against the focus on development of the North East that the Government purports to have.

The rail line is listed for completion by May 2016. It is my sincere hope that budgetary errors for the project are corrected and the project is completed in a timely manner.

* Speech was laid on the Table.

श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा (आनंदपुर साहिब) : महोदय, जो रेल बजट पेश हुआ है, मैं अपनी और अपनी पार्टी शिरोमिण अकाली दल की ओर से इस बजट का स्वागत करता हूँ और माननीय रेल मंत्री जी और मिनिस्टर ऑफ स्टेट (रेलवेज) का धन्यवाद भी करता हूँ। स्वागत इसलिए करता हूँ, क्योंकि मैं इस रेल बजट को हिस्टोरिकल बजट मानता हूँ, इसलिए मानता हूँ कि पहले जो बजट पेश किए जाते थे, उसमें जो हमारे पंजाबी में कहावत है, आगे दौड़, पीछा छोड़, आगे प्लान्स बनाई जाती थीं, पिछली कम्प्लीट नहीं होती थीं। इस बजट में नई बात आई है कि जो ऑलरेडी सिस्टम रेलवे का है, उसको बिल्ड करने की बात की है, मजबूत करने की बात की है। सबसे बड़ी बात यह है कि यात्रियों को सुविधाएं देने के लिए, सुरक्षा देने के लिए विशेष ध्यान रखा गया है।

रेलवे स्टेशंस और रेल कोचेज में जो सुविधाएं दी गई हैं, उनकी बहुत चर्चा हो चुकी है, मैं डिटेल में नहीं जाना चाहता। मैं कह सकता हूँ कि यात्रियों का इससे रेलवे पर बहुत विश्वास बढ़ा है और रेलवे को आगे बढ़ाने में ये सुविधाएं, रेल यात्रियों में विश्वास पैदा करेंगी, मुझे इस बात का पूरा ज्ञान है। मैं दूसरी बात कहना चाहता हूं कि लोगों की जेब पर बोझ डालने की जगह माननीय रेल मंत्री जी ने अपने रिसोर्सेज को मोबलाइज किया है और रेल विभाग को आगे ले जाने की बात कही है, मैं समझता हूं कि यह रेल बजट में नयी बात है। जहां तक धन्यवाद की बात है, मैं सबसे पहले उनका इसलिए धन्यवाद करना चाहता हूं कि उन्होंने देश में दो रेलवे स्टेशनों का सुंदरीकरण करने की बात की है। वे दोनों हमारे सिख संप्रदाय के पवित्र स्थान हैं - श्री अमृतसर साहिब और श्री हुजूर साहिब नांदेड़।

बजट से पहले श्री आनंदपुर साहिब से श्री अमृतसर साहिब तक, सिखों के दो पवित्र स्थान हैं - श्री अकाल तख्त साहिब और श्री केशगढ़ साहिब, पिछले वर्ष माननीय मंत्री जी वहां गये, वहां उन्होंने रेल चलायी है, उसके लिए मैं उनका आभारी हूं, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं और उनकी प्रशंसा भी करता हूं। मैं भगवंतमान जी को कह रहा था कि सरकार जो अच्छी बातें करती है, उनकी सिफ्त भी करनी चाहिए। इस बजट में, उन्होंने दो-तीन बातें ऐसी कही है, जिन्हें सरकार ऑलरेडी कर चुकी है। उन्होंने साहिबजादा अजीत सिंह नगर महाली से राजपुरा तक नई रेल लिंक का प्रोविजन कर दिया है, इसके लिए मैं अपनी एवं पंजाब की ओर से माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता और उनका धन्यवाद करता हूं कि 65 वर्षों में जो काम नहीं हुआ था, उसे दो वर्षों में हमारी सरकार ने करके दिखा दिया। आधा पंजाब, आधा हरियाण और राजस्थान के लोगों को उससे बहुत सुविधा मिलेगी। कम से कम 70 किलोमीटर की दूरी चंडीगढ़ से गंगानगर, भटिंडा का काम हो गया। मैं समझता हूं कि उसका काम जल्दी शुरू हो जायेगा।

दूसरा, राजपुरा से पटियाला, भटिंडा डबल ट्रैक का काम भी शुरू हो गया है। मैं उसके लिए भी उन्हें धन्यवाद देता हूं।

18.07 hours (Dr. Ranta De (Nag) *in the Chair*)

मैडम, मैं आपके माध्यम से सरकार से कुछ विनतियां भी करना चाहता हूं। भारत सरकार की ओर से गुरु गोविन्द सिंह जी का 350वां जन्म दिन राष्ट्रीय स्तर पर मनाने का फैसला हुआ है। यह माननीय प्रधानमंत्री जी ने किया है। उसके लिए मैं कहना चाहता हूं कि जिन रेलवे स्टेशनों को मॉडर्नाइज करना है, उनमें श्री आनंदपुर साहिब, जो गुरु गोविन्द सिंह जी की कर्मभूमि है, जहां पिछले वर्ष माननीय मंत्री जी जा कर आये हैं। श्री आनंदपुर साहिब वह स्थान है, जहां से खालसा पंथ को बढ़ाया गया और जहां से जात-पात और ऊंच-नीच के भेदभाव का खात्मा करके बराबरी और नेशनल इंटीग्रिटी का जो एक मैसेज दिया गया, वह आनंदपुर साहिब की धरती है, जहां से गुरु तेगबहादूर साहिब शहादत देने के लिए दिल्ली के चांदनी चौक में आये। गुरु गोविंद सिंह जी के 350वें जन्म दिन पर मैं चाहता हूं कि आनंदपुर साहिब के रेलवे स्टेशन को मॉर्डनाइज किया जाये और वहां एक्सिलेटर की सहूलियत दी जाये। वहां प्लेटफॉर्म बनें एवं अन्य सुविधायें हों। ऐसे ही साहिबजादा अजित सिंह नगर महाली, गुरु गोविंद सिंह जी के एल्डर सन, चमकौर साहिब में शहीद हुए थे, उनके नाम पर बना शहर है। महाली, राजधानी चंडीगढ़ से जुड़ा हुआ शहर है। उस रेलवे स्टेशन को भी मॉर्डनाइज किया जाये, क्योंकि वहां से रेल सिधी राजपुरा जायेगी और स्टेशन बढ़ेगा, इसलिए वहां के लोगों को और अधिक सुविधायें मिलनी चाहिए।

मैं चाहता हूं कि श्री आनंदरपुर साहिब से गढ़शंकर तक की दूरी 20-22 किलोमीटर की है। जैसे राजपुरा-मोहाली रेलवे लिंक बनी है, ऐसे श्री अमृतसर साहिब से श्री आनंदपुर साहिब से दूरी कम से कम 80 किलोमीटर कम हो जायेगी। राहों से समराला 20 किलोमीटर का एक मिसिंग लिंक है।...(व्यवधान) एक दोआबा शहीद भगत सिंह जी का क्षेत्र है। भगत सिंह जी का शहीदी दिवस, 23 मार्च को आ रहा है। दोआबा क्षेत्र से दिल्ली की दूरी कम से कम 70 किलोमीटर कम हो सकता है अगर 20 किलोमीटर का स्ट्रेच राहों से समराला तक का बन जाए।

ये हमारी कुछ ऐसी जरुरतें हैं। नंगल डैम से सहारनपुर तक एक रेल चलती है। लोग हरिद्वार जाना चाहते हैं। वह ट्रेन रात को वहां ठहरती है। मैं चाहता हूं कि वह ट्रेन हरिद्वार तक जाए। ऐसे ही ऊना से चंडीगढ़ तक जनशताब्दी ट्रेन चलती है। खाड रेलवे स्टेशन और उसके आसपास बहुत से गांव और शहर पड़ते हैं। जनशताब्दी ट्रेन का वहां स्टॉप हो।...(व्यवधान) ऐसे ही चंडीगढ़ से अमृतसर के लिए जनशताब्दी ट्रेन चलती है। उसका स्टॉप भी खाड में हो जाए तो बहुत अच्छा होगा। इसके लिए हम आभारी रहेंगे। मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं।

SHRI V. PANNEERSELVAM (SALEM): Respected Madam Chairperson, I express my indebtedness to our beloved leader hon. Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma for giving me an opportunity to speak on the discussion on Railway Budget 2016-17.

"These are challenging times and perhaps the toughest" Railway Minister said as he introduced his Budget. Truly, it is a very challenging task for the Railway Minister to cater to the needs of cross-sections of the society throughout the length and breadth of the country.

Hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma stated that this Budget belied the sense of expectation nursed by many segments of the population, with no new trains and no new railway lines, and it was also surprising that no specific projects were announced, including several projects in Tamil Nadu.

Although many new initiatives were announced in this Railway Budget, what comes as a relief to commuters is that the Railway Minister has not announced a hike in passenger fares.

Railways has been the lifeline of crores of poor and middle-class people. Senior citizens have a reason to rejoice as the lower berth quota reserved for that category will be increased by 50 per cent. To help mothers, baby foods, hot milk and hot water will be made available on stations is welcome. Major stations to be brought under CCTV surveillance is really the need of the hour which will ensure the safety and security, and it is also crucial for assisting police in railway stations.

There are many innovative plans announced in this Railway Budget. Hon. Railway Minister has set a target to commission 1,000 MW of solar power, to evolve models to determine revenue potential of at least 20 stations and come up with an idea to lease out huge tracts of land available adjacent to our rail network to promote horticulture and tree plantation. These are required to be implemented with utmost care and caution.

The new categories of trains - Tejas, Hamsafar and UDAY - are suitable for

high income upper class passengers while the Antyodaya Express, a long distance fully unreserved, superfast train service for the common man is to be operated on dense routes. Also, the proposal to have two to four Deen Dayalu Coaches in some long distance trains for unreserved travel will cater to the economically poor passengers.

In a letter written to the hon. Prime Minister, on 11th February 2016, hon. Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma had stated that the Tamil Nadu State Government had prioritized three projects for implementation through the SPV, with the joint participation of the Railways - Chennai-Thoothukudi Freight Corridor, Chennai-Madurai-Kanyakumari and Madurai-Coimbatore High Speed Passenger Rail Links.

The Tamil Nadu State Government had also indicated its willingness to enter into an MoU. I request the Railway Minister to consider entering into an MoU for early implementation, with the participation of the State and the Railways.

It is heartening to see that the Government will partner with Tamil Nadu for developing suburban systems in Chennai by innovative financing mechanism. Since the land is typically provided by the State Government, this should be treated as part of the State Government's equity contribution to the SPV at market value.

Chennai, under the visionary rule of Puratchi Thalaivi Amma, has become the automobile manufacturing hub in India. Therefore, the announcement regarding setting up of the first ever Rail Auto Hub at Chennai is really appropriate and commendable. But Tamil Nadu, particularly, the fast-developing Tier-II cities like Coimbatore, Madurai, Tiruchirapalli, Tirunelveli, Tirupur, Erode, Salem, Vellore, Thanjavur and Thoothukudi deserve more attention as far as the railway projects are concerned.

Our beloved Leader, hon. *Amma,* has demanded many Railway projects out of which 10 are very important and needs to be implemented at the earliest. These

are completion of doubling for Chennai - Kanyakumari line; Sriperumbudur - Guindy freight line; Chennai - Thoothukudi freight corridor; High-speed passenger rail link between Chennai-Madurai-Kanyakumari; High-speed passenger rail link - Madurai to Coimbatore; High-speed passenger rail link - Coimbatore to Chennai; Chennai - Bengaluru high speed rail link; Chennai - Bengaluru freight corridor; Avadi - Guduvancheri rail link; and Avadi / Tiruvallur - Ennore port link.

In the same letter, *Amma* had mentioned about 22 Railway Projects, which have been announced in the earlier Railway Budget, but works have not commenced due to want of funds. I, on behalf of our AIADMK Party, request the hon. Minister to allocate sufficient funds for early completion of these projects.

As a Member of Parliament from Salem Parliamentary Constituency and on behalf of the people of my Constituency, I request the hon. Minister to introduce a day-time train to and from Salem to Chennai. This is a long-pending demand of the people of this region. I have raised this issue on the floor of the House many times and the Government had also promised to fulfill the demand, but there is no mention about this important train service in this Budget. Therefore, I humbly request the Government to introduce the Salem-Chennai day-time train immediately.

I once again wish to convey my sincere thanks to our hon. Chief Minister, *Amma*, for this opportunity to speak in this august House. Thank You, Madam.

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYANAGAR): Thank you, Madam, for giving me an opportunity to speak in this august House on the Railway Budget.

The hon. Railway Minister, Mr. Prabhu, in his first Railway Budget speech proposed the operating ratio for 2015-2016 at 88.5 per cent as against a targeted operating ratio of 91.8 per cent in 2014-2015 and 93.6 per cent in 2013-2014. As per a leading English newspaper published in July 2015, the Indian Railways has improved its operating ratio at 91.3 per cent for the year 2014-2015. It means that the Indian Railways is spending 91.3 paise to earn 100 paise, that is, one rupee. No doubt that it is a good achievement in comparison to the operating ratio of 93.6 per cent of the previous year. A lower figure of operating ratio is therefore regarded better and is indicative of better financial health of the society.

But surprisingly, the hon. Minister, Mr. Prabhu, in his second Railway Budget speech stated that the institution will aim for an operating ratio of 92 per cent while the expected operating ratio was 90 per cent as announced by the hon. Prime Minister in September 2014. The operating ratio is a key measure of efficiency. So, lower the operating ratio, better it is for the profitability of an entity.

Let us come to the point of Wi-Fi connection. It is mentioned in the Railway Budget that Wi-Fi connection will be made available in 400 stations. Madam, you cannot imagine the despicable condition of toilets at railway stations, especially in rural areas where there is no water facility. Railway stations are not properly cleaned even after an interval of six months or more. With due regards to the ‘Make in India’ and ‘Digital India’ projects, I believe that cleaning toilets should be a priority. Sufficient water, especially safe drinking water, should be made available in all railway stations and the restrooms. The food provided on board should be adequate and should meet minimum health requirements. The provision for different kinds of foods must be available at all railway stations, especially where long duration trains halt.

Madam, another shameful problem about which I wish to speak is that of sexual harassment of female passengers. Government should ensure property security and safety of women passengers. In case of any violation or complaints, appropriate action must be taken to efficiently redress grievances of the victims.

Madam, I would like to place some of those demands which I had already placed in this House before the hon. Minister, Shri Prabhu Ji, about which I also wrote a letter to him, but I did not get any positive results from his end. I would, once again, like to place my demands.

My first demand is about shuttle train service from New Garia Station to Canning Station; from New Garia to Laximkantapur; from New Garia to Diamond Harbour; and one local train service from Sealdah to Joynagar-Mozilpur.

My second demand is about construction of a level-crossing at Piyali Station on Sealdah-Canning railway line.

My third demand is about the three railway projects, which are the dream projects of the then hon. Minister of Railways, Kumari Mamata Banerjee. One railway project is from Canning to Godkhali *via* Bhangonkhali; another one is from Joynagar to Moipith *via* Jamtala; and the last one is from Namkhana to Bakkhali.

Thank you, Madam, for giving me an opportunity to speak.

SHRI VINOD KHANNA (GURDASPUR): Respected Madam, I thank you very much for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget.

I stand here to support the Railway Budget presented on 25th February 2016. At the outset, I want to congratulate both the Railway ministers and their entire team for presenting a very balanced Budget. I call this a balanced Budget because our hon. Railway Minister has on one hand focussed on increasing the revenues without resorting to passenger tariff hike, and on the other hand he has ensured that every rupee is used for optimal productivity.

Madam, I remember that in the past, when Railway Ministers used to present Railway Budgets, they used to give a huge list of new trains, new railway lines, new projects, etc., but none of those projects saw the light of the day. I salute our Railway Minister because he is trying to expedite the backlog of the past while providing for the future needs of the people. He has been successful in overhauling the age-old bottlenecks by delegating powers to the DRM level. For the first time in the history of the Indian Railways, our Minister has given a Vision Document and laid out the priorities for 2020. The priorities set out include reserved accommodations in trains on by 2020.

Increase overall speed of mail/express trains to 80 kilometres per hour and zero direct discharge of human waste and many more facilities and amenities for the passengers.

Our Railway Minister's long term vision includes three New Freight Corridors – North-South, East-West and East-Coast Freight Corridors. The ongoing freight corridor, which is the largest infrastructure projects undertaken by railways, is going to be completed by 2019. Our hon. Railway Minister has also promised speedy completion of Katra-Banihal section of the J&K railway line.

Keeping in view the Prime Minister's "Make in India" initiative, two factories for heavy duty locomotives have been approved in Bihar.

While addressing the problems of persons with special abilities, the Minister has introduced one time registration for providing concession, online booking of wheel chairs, special toilets, Braille-enabled coaches etc. For senior citizens, the hon. Minister has increased the lower quota berths and also provisions for more escalators and lifts in stations.

Our Minister has laid special emphasis on safety of passengers. The Indian Railways has entered into partnership with Rail Technical Research Institute, Japan and Korean Railway Research Institute to provide a road map for zero accident in Indian Railways.

For the poor travellers, our hon. Minister has provided Anthyodaya Express and Deen Dayalu coaches. I would request the hon. Minister to start the Anthyodaya Express from Pathankot to Benaras and Pathankot to Patna. I shall now come to the issues relating to my constituency.

There is a demand for a second entry to the Pathankot Cantt. Railway Station from Jammu-Jalandhar highway side. This second entry would reduce considerably the presence of traffic in Pathankot town and also be easily accessible to the residents of nearby Himachal Pradesh and Jammu and Kashmir. Secondly, there is a long standing demand for construction of ROB at level crossing on Sujanpur-Pathankot railway line. Thirdly, there has been little progress on the sanctioned projects for construction of a new railway line between Qadian and Beas. A survey has started but for some reason, there were some hitches and it had stopped. I would request the Minister to look into this matter and complete this project as early as possible because it would benefit about ten lakh people of that area.

A very important issue in Pathankot is of the narrow gauge line. This narrow gauge railway has started during the British-*raj*. It starts from Pathankot and goes upt Jogindernagar in Himachal Pradesh. At that time, the population of Pathankot was very small. Today, the city of Pathankot has really expanded on both sides of the railway line. We have these railway level crossings that run

through the city. Every time, the train comes, these crossings are closed and the entire city just comes to a standstill because of the traffic. May I request the hon. Minister to really take this issue very seriously because every time the train comes to Pathankot city, the entire city comes to a standstill? If the narrow gauge station can be shifted outside the Pathankot city, it will solve all the traffic problems of the city. The other possible way to solve this problem is to have an elevated track over all the level crossings that run into Pathankot. So, I would urgently request the Minister to look into this and resolve this problem as early as possible.

Also, a provision of the ROB in lieu of the railway crossing on S-8A on the narrow gauge on National Highway leading to Dharamshala road from Pathankot bypass is required very immediately.

Some other demands of my constituency are:

1. Conversion of railway crossing D-10 into 'C' category was approved in 1992-93. However, the project has not seen the light of the day.
2. Reopening of railway gate No. C-51 at Km. 29.23 Northern Railway between village Hardowal Khurd and Hardowal Kalan.
3. Providing halt at Paniar, District Gurdaspur for the benefit of passengers of that area.
4. Provision of escalator at Pathankot railway station as well as Pathankot Cantonment for the aged and ailing commuters.
5. Daily passengers travelling from Pathankot to Amritsar by DMU are facing problems as there is no provision for toilets in DMU. As the travel time is more than three hours, commuters face a lot of problems. If toilets can be provided in DMU coaches, the passengers would be really benefited. Also, additional coaches should be provided as the traffic has increased considerably.

I hope our hon. Railway Minister would look into these issues raised by me and direct the concerned to take necessary steps. Thank you, Madam, once again for giving me this opportunity.

श्री रमेश बिधूड़ी (दक्षिण दिल्ली) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं धन्यवाद करता हूं। भारतीय रेल ने न सिर्फ देश के विकास का बहुत बड़ा हिस्सा है अपितु देश की लाइफ लाइन है जो कांग्रेस की 60 साल की राजनीति के चक्कर में ब्लड प्रैशर का शिकार हो गई थी। अब रेलवे माननीय प्रभु जी और मनोज जी की देखरेख में चलने लगी है। जिन दुविधाओं की बात माननीय अटल जी ने की थी कि जो कि संसद में बैठे कांग्रेस के लोगों द्वारा ही लाई गई और उसे कर्मयोगी श्री प्रभु जी और मनोज जी के नेतृत्व में बिना झुके, बिना थके, बिना थमे इसे दूर किया जाने लगा है। पिछले एक वर्ष से भारतीय रेल में जो बदलाव आए हैं, वह आज हमें ही नहीं बल्कि आम जनता को भी दिखाई दे रहे हैं।

पिछले साल की भारतीय रेल की उपलब्धियों को संक्षेप में कहूं तो कहा जा सकता है कि रेलवे ट्रांसफार्म हो गई है। कांग्रेस राज के गंदे स्टेशन आज स्वच्छ होने लगे हैं। असुरक्षित स्टेशन सुरक्षित हैं। रेलवे की कालोनियों के बारे में मैंने माननीय मंत्री जी को निवेदन किया, वहां लोग नारकीय जीवन जी रहे थे, आज वहां रोड बनने लगे हैं और सफाई होने लगी है। आज रेलवे कांग्रेस के नेताओं और उनके लोगों के लिए ही नहीं बल्कि आम जनता के लिए डेडिकेटिड है। कॉम्पलेक्स रेलवे प्राब्लम के स्मार्ट सॉल्यूशन हैं। एक महिला के साथ गलत व्यवहार होता है तो कार्यवाही खुद रेल मंत्री करते हैं। कैपिसिटी लैक की जगह एफिशिएंसी ने ली है। कांग्रेसी रेल मंत्रियों के हवा हवाई आंकड़ों की जगह आज ग्राउंड रिजल्ट्स हैं जो कि यात्रियों को दिख रहे हैं। बिजवासन में 450 करोड़ की 2009 में योजना बनाई गई थी कि आठ लाइन का मेगा रेलवे स्टेशन बनाया जाएगा और साउथ, हरियाणा और राजस्थान की ट्रेन वहीं से जाएंगी। 2009 में चुनाव आने थे, लेकिन पता नहीं कि ये पिछले वर्षों में कहां धूमिल हो गई हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इसे देखें और तुरंत शुरु करें ताकि दिल्ली में ट्रेफिक का बर्डन कम हो सके।

माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के रेलवे को भारतीय विकास की रीढ़ बनाने की विज़न को प्रभु जी ने मूर्त रूप दे दिया है। इसमें पिछले वर्ष की रेलवे रिफार्म संबंधी 139 घोषणाओं पर कार्यवाही शुरु हो गई थी जिसके कार्यान्वयन की रिपोर्ट हमारी सरकार ने पहली बार संसद में पेश की है। हमारी सरकार कितनी ट्रांसपेरेंट और कितनी एकाउंटेबल है इसका जीता जागता प्रमाण रेलवे है। कांग्रेस ने जिस रेलवे को त्रस्त-भ्रष्ट बना दिया था, उसकी धुलाई और सफाई प्रभु जी और मनोज जी द्वारा की जाने लगी है। हमें पूरा विश्वास है कि इस सरकार के नेतृत्व में रेलवे को जनता की रेलवे बना सकेंगे।

अगर रेल बजट की उपलब्धियों की बात कही जाए तो पिछले साल के औसतन निवेश की तुलना में इस बार रेलवे में दुगना निवेश किया गया है। किराया नहीं बढ़ाया गया। भारतीय रेल ने पिछले साल के बजट में 8720 करोड़ रुपए बचाए हैं। इंडियन रेलवे वर्ष 2016-17 में 1.8 लाख करोड़ के रेवेन्यु पर

फोकस कर रहा है। यह पिछले सालों के दस साल के रेल बजट से दस फीसदी अधिक होगा। 2020 तक आम आदमी की लंबी समय से चली आ रही आशाओं को पूरा करने की उम्मीद इस बजट में है जो कि कांग्रेस के कार्यकाल में नहीं हो पाया था। 1600 कि.मी. रेलवे लाइन का विद्युतीकरण और इस साल और 2000 कि.मी. रेलवे लाइन का विद्युतीकरण किया जाएगा जो कि पहले औसतन छः वर्ष में 4.3 कि.मी. था और हमारी सरकार ने इसके मुकाबले में 7.3 कि.मी. प्रतिदन की रफ्तार से किया है। 2017-18 में लगभग 13 कि.मी. प्रतिदिन, 2018-19 में 19 कि.मी. प्रतिदिन रेल लाइन जोड़ने का एतिहासिक रिकार्ड होगा।

रेलवे के बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए कांग्रेस शासन के समय ठेके के लिए छः वर्ष में 13,000 करोड़ रुपए दिए थे वहीं इस सरकार ने पिछले दो वर्षों में 24,000 करोड़ रुपए दिए हैं।

महिलाओं की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए महिला यात्रियों के लिए अलग से पहली बार हैल्प लाइन नं.182 दी गई है। विपक्ष हमारी सरकार को आम जनता विरोधी कहती है। इस बार आम लोगों के लिए अन्त्योदय एक्सप्रैस जो पूरी तरह अनरिजर्व्ड होगी, टिकट कैंसिल कराने के लिए 139 नं. शुरु किया गया है जिससे गरीब से गरीब आदमी भी अपना टिकट कैंसिल करा सकेगा। रेलवे को स्मार्ट बनाने के लिए 400 से अधिक स्टेशंस पर वाई-फाई की सुविधा भी दी गई है। अभी मैम बोल रही थीं, यात्रियों की समस्या को देखते हुए ट्रेन्स में जीपीएस, वेज डिसप्ले लगाये जाएंगे जिससे यात्रियों को आने वाले स्टेशंस की जानकारी मिल जाएगी।

अंत में, मैं कहना चाहूंगा कि रेल बजट के बाद विपक्षी पार्टीज के नेताओं के व्यूज पढ़े जिसमें मुझे सबसे ज्यादा हंसी माननीय पूर्व रेल मंत्री नीतीश कुमार जी की बातों पर आई। जिस बिहार के विकास को उन्होंने पैसेंजर ट्रेन बना दिया था, वह रेल मंत्री रहे थे, जिसमें से लोग आज उनकी मात्र चार महीने की सरकार में उतर उतर कर बिहार के लोग भाग रहे हैं और कह रहे हैं कि हमसे गलती हो गई है। जहां से लोग प्रदेश छोड़कर भाग रहे हों, अगर वे लोग इतना ही एफिशिएंट थे तो लोग क्यों बिहार को छोड़कर, मां-बाप को छोड़कर भागे थे। वे बिहार के मुख्य मंत्री जिन्होंने वर्ष 2013 से अभी तक केवल बहानेबाजी की राजनीति की है। वह आज रेल के विकास पर सवाल उठा रहे हैं।

महोदया, यह बात वो समझते हैं कि रेल का कितना विकास हुआ है जो लोग इस देश की प्रगति के बारे में जान रहे हैं। अगर नीतीश जी नहीं समझ पाए तो पटना रेलवे स्टेशन पर उनको जाकर देखना चाहिए कि वहां की स्थिति कैसी है। उनके लिए जनता से पूछें, नीतीश कुमार एंड पार्टी ने जिनको बाहरी कहा था, उन्हीं बाहरी लोगों ने बिहार राज्य के हिस्से को रेल बजट में 3100 करोड़ रुपया दिया है। पूरा देश समझ रहा है कि रिमोट कंट्रोल किसके पास है और देश का विकास कौन कर रहा है।

महोदया, माननीय रेल मंत्री जी यहां पर बैठे हुए हैं। इसी प्रकार से दिल्ली के अंदर पांच रेलवे स्टेशंस साउथ दिल्ली पार्लियामेंट के अंदर पड़ते हैं। जो शाहबाद है, वहां पर एक अंडरब्रिज द्वारका को जोड़ने वाला हो क्योंकि वहां पर लोगों को तीन कि.मी. घूमकर आना पड़ता है। मंत्री जी, अगर आप इसको ध्यान में रखेंगे और द्वारका के लोगों के लिए एक अंडर ब्रिज बन जाए और एक तुगलकाबाद, ओखला और पालम रेलवे स्टेशंस हैं जिनमें सफाई की व्यवस्था आप देखिए।

मेरे पास कांग्रेस के समय के पुराने फोटो हैं। मैं कांग्रेस के समय में एज एम.एल.ए. मंत्रियों के पास जाकर मिलता था तो वे कहते थे कि हमारे पास पैसा ही नहीं है तो कॉलोनियों में विकास नहीं होगा, टॉयलेट्स नहीं बनेंगे। आज मैं उनको कहना चाहता हूं कि तुगलकाबाद और ओखला रेलवे स्टेशन के टॉयलेट को जाकर देखिए। एक वर्ष में सुधरे हैं। आप इंसपेक्शन करके बताएंगे तो जो विकास का काम हमारे मंत्रियों ने किया है, वह पहले कभी नहीं हुआ। पिछले 60 वर्ष में रेल को लोग ऐसे समझते थे कि जैसे कूड़ेदान है, रेल से सवारी करने के लिए अपनी किस्मत को कोसते थे। आज रेलवे में विकास का काम हुआ है और 'सबका साथ, सबका विकास' बात को ध्यान में रखते हुए हमारी सरकार विकास का काम कर रही है। जो मैंने उपलब्धियां गिनाई हैं, मैं इस संसद को आपके माध्यम से बताना चाहूंगा कि श्री नरेन्द्र मोदी जी जैसे जननायक प्रधान मंत्री जो हमारे देश को मिले हैं, उसी तरह से सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी जैसे सबसे स्मार्ट रेल मंत्री के रूप में भी हमें मिले है जिन्होंने कांग्रेस के विकास न होने देने की भरपूर कोशिशों के बावजूद भी इस देश की रेलवे को न सिर्फ मजबूती प्रदान की है बल्कि उसे स्मार्ट और ससटेनेबल बनाया है।

मैं माननीय मोदी जी का, प्रभु जी का और मनोज सिन्हा जी का अभिनंदन करना चाहूंगा जिन्होंने उम्मीद और विकास की नयी किरण सबको दी है और यह साबित किया है कि इस देश में 'सबका साथ, सबका विकास' ही सार्थक सत्य है। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU (SRIKAKULAM): Hon. Chairperson, thank you for giving me the opportunity to speak. I stand up on behalf of my party Telugu Desam Party and my leader Shri N. Chandrababu Naidu in support of Rail Budget today.

Railway is a very important part of today's India and it is a true representation of Indian diversity in terms of social, cultural, economical- in all aspects. If there is anything that can represent India today, then the organization that we have to look to is the Indian Railways. If you look at the Indian Railways, there has been a huge paradigm shift from the Railway Budgets that have been happening over the years. Over the years, Governments after Governments, Ministers after Ministers have focused on making false claims and unfulfilled promises like laying out new lines and new trains but none of them have moved forward and none of them have seen the light of the day. But I truly congratulate the present Minister Shri Suresh Prabhu and also his aide Shri Manoj Sinha for showing true capacity, calibre, confidence and character in showing good direction in finishing up the backlog projects and also giving a very good sense of direction for the Indian Railway for the future.

The best thing about today's Government is that they believe in completing the projects that had been pending for many years while targeting the problems of passengers, which is more than a political sense to this Budget. अगर इस बार का रेल बजट देखें और पिछली सरकारों के रेल मंत्रियों को देखें तो जिस भी राज्य से वे संबंधित होते थे, उन राज्यों में ही रेल चलती थी और दूसरे राज्यों को अनदेखा किया जाता था लेकिन पहली बार एनडीए सरकार आने के बाद, नरेन्द्र मोदी जी प्रधानमंत्री बनने के बाद ऐसा हो रहा है कि इंडियन रेलवे का काम पूरे देश में चल रहा है। पूरे देश के यात्रियों को ध्यान में रखते हुए निर्णय लिया गया है। I truly congratulate Government of India for all the steps taken.

Moving into some of the effective changes that have come through the Budget, one of the worst things of Indian Railways has always been the cleanliness part. बहुत सालों से ऐसा लगता था और हम इस सोच तक आ गए थे कि भारतीय रेल

यात्रियों को जे जाती है या कूड़ा ट्रांसपोर्ट किया जाता है। And then Shri Narendra Modi, to transform India completely from the ground level, launched the Swachh Bharat Scheme. I truly appreciate the concern taken by the Indian Railways in integrating the Swachh Bharat as Swachh Rail and taking up as a very prestigious scheme and the success it has seen. I am saying it is successful because I have seen in my own constituency of Srikakulam the stations have gotten better. They are looking a lot more better. The facilities that are provided have seen a lot of changes. So, I truly congratulate the Railway Ministry for taking up the Swachh Bharat also.

There are additional 2,500 water vending machines and 17,000 bio-toilets proposed; smart coaches using the natural talent pool of our country are also being integrated. All these changes will be really appreciated by the passengers.

If you look at the passenger fares, it is a very welcome thing that they have not increased the passenger fares. But there might be a point where it might get inevitable to increase the fares for the passengers but when that kind of a stage comes, I request the Railway Department to keep in mind that the railway fares should not be directly proportional to fulfilling the profit bracket of the Budget but it has to be directly proportional to the kind of services that we provide to the passengers. अगर यात्रियों को अच्छी सुविधाएं देते हैं तो जरूर बढ़ाना चाहिए। आज यात्री पूरे विश्वास के साथ ज्यादा खर्च करने के लिए तैयार है, लेकिन उसे सारी सुविधाएं मिलनी चाहिए, जितने पैसे वह दे रहा है।

We have also seen that the speed of the trains has been taken as a good concern. If you look at it, Uday, Tejas, Hamsafar, Antyodaya Express, and Deen Dayalu Coaches have all been announced. My only request to the Railway Department is that क्योंकि हम ग्राउंड लेवल पर देखते हैं, हम यात्रियों के साथ बातें करते हैं, हमसे वे सूचना लीजिए। Whenever they decide these things they should take the opinion of hon. Members of Parliament to make sure that they are given to the most under-penetrated and underserved areas of this country which are the rural regions, the tribal regions and the hilly regions.

Technology is also being brought in a very big way. I really congratulate and it is very heartening to see the way technology is being implemented in the Railways today. I keep looking at Twitter and it is a welcome change that the Railway Minister Shri Prabhu or the Ministry itself gets in to deal with many of the issues that the local passengers face. They interact on social media and many of them have been sought through the Internet. That is a very good thing. Technology can offer many solutions to today's problems that the Railways is facing. Some of them could be related to ticket booking, grievance or complaints redressal scheme or real-time train updates or ordering food or solutions to internal problems that the Railways face. All of these could be effectively countered with good use of technology. We have the IRCTC which is the biggest electronic booking website today. There are a lot of problems which IRCTC is facing today. अगर कोई जाता है तो उसे पता नहीं होता है कि कहां से बुकिंग होती है या कहां से क्या काम होगा। We are the biggest software exporter in the world. पूरी आईटी की दुनिया भारत में है। हम अपने लोकल ह्यूमन रिसोर्स को यूज करके क्यों न इसमें पूरी तरह से इंक्लूड करके टेक्नोलोजी की हर दिशा में उन सभी को शामिल करके और बेहतरीन काम किया जाए। मेरी यही मांग रेलवे डिपार्टमेंट से है।

They have proposed 100 Wi-Fi stations which they will be increasing to 400 stations but instead of stations they should also consider including Wi-Fi in the coaches, in the trains also. That would be a much better benefit to the passengers who are travelling. जो स्टेशंस पर बैठे हैं, उनके लिए अच्छी सुविधाएँ हैं, लेकिन जो ट्रेन में यात्रा कर रहे हैं, उनके लिए भी बेहतरीन सुविधाएँ दी जा सकती हैं, जब वाई-फाई की सुविधा ट्रेनों में भी देने लगेंगे।

In terms of safety, we have faced a challenge with regard to unmanned gates. बहुत-सारे एक्सीडेंट्स हो रहे थे। Very poor people were losing lives unnecessarily because of these unmanned gates. They have all been closed; around 350 manned level crossings have been closed, 1000 unmanned level crossings, 820 ROB/RUB, completed in current year. I truly appreciate the concern that the Government has shown and the kind of work it has done. I take deep pride in telling that in my

constituency of Srikakulam - Waltair Division is an East Coast Railway - they have taken a prestigious project and have constructed three subways in a record time of four hours. It was unbelievable for me also but I truly appreciate the Indian Government for doing record breaking things. Usually it used to take over four days around 16 hours but they have done it in four-and-a-half hours. I would like to mention this in my speech.

Freight has been a good source of earning for the Indian Railways. Over the years we have seen that the prices are slightly more than the prices that the other countries offer. But we are subsidising it for the passengers' fare. पैसेंजर फेयर्स को हम नहीं बढ़ाते हैं, तो अभी सारा पैसा फ्रेट से ही आ रहा है। It is a good thing but my only request is that whatever freight people are paying they should get good benefit for the payment. उसको कैसे सुधारा जाए? फ्रेट ट्रेन्स का टाइम-टेबल भी हमें निर्धारित करना चाहिए। यदि ऐसा होगा, तो जो जितने पैसे देते हैं, उसके हिसाब से उनको भी वह सुविधा मिलेगी। For that the Government has also proposed the dedicated freight corridor which is a very innovative and appreciative move and I would like to congratulate the Government for that also.

In terms of fund generation, अभी स्टेट गवर्नमेंट्स को भी इंवोल्व किया गया है। … (*Interruptions*) Madam, please give me five minutes more.

HON. CHAIRPERSON : You will get only one minute more.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU: Madam, I have very important points to make. Please give me five minutes.

HON. CHAIRPERSON: There are so many speakers to speak.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU: So, joint ventures have been done with the State Governments. ज्वाइंट वेंचर्स में प्रौब्लम कुछ नहीं है but I have seen locally that ROBs/RUBs are also being done with the help of the State Government. इसे 50 : 50 के बेसिस पर किया जा रहा है।

HON. CHAIRPERSON: Why are you explaining all these things? You may just place your demand.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU: Madam, you have to be little descriptive also. When Railway is doing 50:50 State Governments are not coming forward. Whenever you enter into a JV, these are all big projects that you are doing so, you should have a very time-bound effective manner in which you can tell the State Governments also, you can have a hold on them also that they have to give sufficient priority to these railway projects whenever they take them. I appreciate the move.

There is still no clarity with regard to PPP model. There is a lot of land. In small stations also there are acres of land which is lying unused. The local youth can use them with creative innovative ideas but there has to be a clear, structured PPP model. I would request the Government to take up some kind of a model to get this process started. I know that the Opposition is also criticizing this kind of PPP model but you take the first step. Even if you make some kind of mistake, we can all sit together and bring about the necessary changes. We can learn from the mistakes and do the necessary changes.

I would like to thank the Government for giving all these things for Andhra Pradesh especially:

- Dedicated Freight Corridor from Kharagpur to Vijayawada.
- Tirupati, which is an international pilgrimage destination, has been allotted fund for the beautification and improvement of passenger amenities at the Station.
- Madam, Rs.100 crore has been allocated for Vijayawada Metro Rail project.
- Rs.200 crore have been sanctioned for Kotpalli-Narsapur railway line which has been pending for 40 years.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU: Madam, please give me two minutes more.

- Rs.80 crore for Vijayawada-Bhimavaram-Nidadavolu railway line.

- Allocation of Rs.180 crore for Nadkudi-Srikalahasti.
- Rs.150 crore for Gudur-Duvvada line
- Rs.50 crore for a new line between Kazipet and Vijayawada.

Madam, I would like to thank the Government of Andhra Pradesh and Nara Chandrababu Naidu Garu also for doing this but there is one request which is still pending. There was a lot of hope that in this Railway Budget a Railway Zone for Andhra Pradesh would be mentioned. This has been a long pending demand. It has not started yet. Especially in our area, which is the Waltair Division, we have been receiving step-motherly treatment for so many years since our Division has been with the Kolkata Division, South Coast Railway. Right now, in the East Coast Railway we have a region of 25 per cent but the funds that are being spent on us are just 10 per cent. This request has been mentioned in the Andhra Pradesh Reorganisation Act also.This is the right of the people of Andhra Pradesh. You also know that the State has been recently divided.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude now.

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU : Madam, I will conclude in two minutes. You should know that whenever a person is wounded, the treatment has to be done right then. If you wait for 30 days and do the treatment, it will never be successful. Andhra Pradesh is a wounded State right now.

श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली) : महोदया, आज मैं वर्ष 2016-17 के रेल बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं, आपने मुझे बोलने के लिए मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

मैं सर्वप्रथम माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहूंगा, जिन्होंने समृद्ध भारत की परिकल्पना के साथ हम सभी भारतीयों में गर्व की भावना जागृत की है। साथ ही माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूं और साथ ही रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी के प्रति भी दिल से आभार व्यक्त करता हूं। इस बजट के माध्यम से रेल मंत्री जी ने रेलवे की आर्थिक व्यवस्था सुधारने का सफल एवं सार्थक प्रयास किया है, बल्कि रेल की क्षमता, सुरक्षा, संरक्षा, स्वस्थता एवं मनोबल बढ़ाने के लिए एवं निवेश की तंगी को समाप्त करने के लिए प्रभावशाली कदम उठाए हैं। भारतीय रेल हमारी अर्थव्यवस्था की हड्डी मानी जाती है। इस बजट ने रेलवे की आर्थिक व्यवस्था सुधारने के साथ ही आम आदमियों को सुविधा देने के लिए अच्छा काम किया है। माननीय रेल मंत्री जी ने बड़े चुनौती भरे समय पर रेल बजट प्रस्तुत किया है, लेकिन इस बजट में खर्चों को सीमित रखते हुए यात्रियों की सुविधा की गुणवत्ता बढ़ाने पर जो दिया गया। इसके लिए भी वह धन्यवाद के पात्र हैं। आधुनिकीकरण हेतु स्पष्ट दृष्टिकोण है, जिसमें सेवाओं पर जोर दिया गया है। माननीय मंत्री जी ने सोशल मीडिया, आईवीआरएमएस प्रणाली, बायो टॉयलेट, स्टेशनों पर वाई-फाई, ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीन, टिकट क्षमता में वृद्धि आदि विभिन्न तकनीकी-आर्थिक प्रणालियों पर जोर दिया है।

महोदया इस देश में सरकारी सेवाओं के उपयोग हेतु पहला अधिकार देश के गरीब एवं असहाय व्यक्तियों का होता है, इसके लिए सरकार ने वरिष्ठ नागरिकों को नीचे की बर्थ में 50 प्रतिशत एवं महिलाओं 33 प्रतिशत आरक्षण का प्रावधान किया है। इसके लिए भी रेल मंत्री जी धन्यवाद के पात्र हैं। इस बजट में विशेषकर महिलाओं के कोच की निगरानी हेतु सीसीटीवी कैमरे लगाने अथवा रेलगाड़ी में रात के समय सुरक्षा कर्मियों की संख्या बढ़ाने का प्रस्ताव भी किया है। एक सराहनीय कदम यह भी है कि ओवरब्रिज एवं अंडरब्रिज पास बनाने एवं मानव रहित समपारों पर गार्ड का प्रबंध करने का निर्णय लिया गया है। दिव्यांग लोगों एवं बुजुर्गों के लिए इस बजट में सारथी सेवा, स्पेशल टॉयलेट, व्हील चेयर की व्यवस्था करने की घोषणा की गयी है। यात्रियों की सुविधा का पूरा ध्यान रखा गया है। हमसफर, अन्त्योदय, तेजस और उदय नाम से नई गाड़ियां चलाने की घोषणा की गयी है, इसके लिए भी मैं उनको धन्यवाद देता हूं।

महोदया, मैं अपने क्षेत्र के बारे में माननीय रेल मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि वर्ष 2009 से महुआ-सूरत ट्रेन के लिए बार-बार रेल मंत्री से मिला हूं, सभी 12 एमपीज के साइन के साथ, सभी को लेकर हम गए हैं। अभी सूरत की एमपी श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश ने भी यह बताया है कि महुआ-सूरत

ट्रेन को प्रतिदिन चलाने के लिए बार-बार हमने चिट्ठी लिखी है। मेरे संसदीय क्षेत्र अमरेली के दस लाख से ज्यादा लोग सूरत में बसते हैं और रोजाना आना-जाना करते हैं, इसलिए इस वीकली ट्रेन को प्रतिदिन चलाया जाए। इसके लिए मैं बार-बार मंत्री जी से अनुरोध करता हूं, अगर वह हमारा यह एक काम कर दें तो उसके लिए भी मैं उनको धन्यवाद देता हूं। मेरी तीसरी मांग यह है कि मेहसाणा-सूरत, जो श्रीमती जयश्रीबेन पटेल के संसदीय क्षेत्र में आता है, उसको भी मैं मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूं और अमरेली में, जो अभी डस्सा, जितलसर, खेजड़िया लाइन के गेज परिवर्तन के लिए मंजूरी मिल गयी है, फण्ड आवंटन किया गया है, 26 फरवरी को उसका टेंडर भी निकल चुका है। मेरा संसदीय क्षेत्र अमरेली, जो खेजड़िया से 16 किलोमीटर दूरी पर है, उससे यह पूरा डिस्ट्रिक्ट छूट गया है, इसलिए इस 16 किलोमीटर मीटर गेज लाइन का भी ब्रॉडगेज लाइन में कन्वर्जन किया जाए।

मेरा क्षेत्र गरियाधर और पालिटाना है। पालिटाना भारत में ही नहीं, बल्कि विश्व में जैनियों का एक प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है। लेकिन वहां रेल की व्यवस्था न होने के कारण यात्रियों को बड़ी कठिनाई होती है। पालथाना से गरियाधर तक रेल लाइन का सर्वे हो चुका है, लेकिन अभी तक इसके निर्माण के लिए कोई फंड आबंटित नहीं किया गया है। मेरी आपसे मांग है कि इस रेल लाइन के निर्माण हेतु शीघ्र ही फंड आबंटित कराकर निर्माण कार्य शुरू कराया जाए।

अंत में मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि अमरेली-चलाला-धारी-विसावदर-तलाला रेल लाइन का तीन वर्ष पूर्व सर्वे हो चुका है, लेकिन फंड आबंटित नहीं हुआ है, जिसके कारण काम आगे नहीं बढ़ रहा है। मेरी रेल मंत्री जी से मांग है कि इस बारे में भी वह अपने जवाब में बताएं।

मेरा क्षेत्र काफी पिछड़ा हुआ है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि मेरे क्षेत्र यानि सौराष्ट्र की ओर आप ध्यान दें। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और इस रेल बजट का समर्थन करता हूं।

SHRIMATI ANUPRIYA PATEL (MIRZAPUR): Hon. Chairperson, I rise to welcome the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu ji on 25 February, 2016 which truly fulfils the aspirations of common man and the common citizens of India are extremely happy and satisfied that this time no hike has been proposed in the passenger fares. I congratulate the hon. Minister for his to decision to revise the Freight Policy because Railways earns most of its internal revenue from freight traffic which contributes almost 65 per cent to the internal revenue and in the past six decades the freight traffic contribution has come down from 90 per cent to almost 30 per cent with most of the share moving towards roads, considering which revision is a good idea and the proposal to expand the Railway Freight Basket and increase the number of bulk commodities from 10 to 45 is really a step which is worthy of all appreciation. I would also like to thank the hon. Minister for the idea of a dedicated freight corridor and an Action Plan in this regard to recapture the freight traffic through containerization or RORO, Roll on – Roll off is also a welcome step. Particularly because the RORO service will revolutionize the concept of transportation as it is like a `train coming to our doorstep'.

18.57 hours (Dr. P. Venugopal *in the Chair*)

I would also like to congratulate the hon. Minister for making efforts to increase the non-tariff revenue by way of steps like redevelopment of stations; advertising at stations; monetization of land along railway tracks; improving parcel service etc. The Budget talks of improving amenities from bio-toilets to changing boards for babies, automatic ticket vending; online booking of wheel chairs for the elderly patients and differently abled, travel insurance policy, clean my coach service, Wifi services, reservation of 33 per cent for women and reservation of lower berths for elderly people. A lot of such initiatives which are customer and passenger friendly make the Budget extremely promising.

I would also like to congratulate the hon. Minister for deciding to develop a National Railway Plan for the first time in order to integrate railways with other modes of transport.

However, the only thing that raises my anxiety level is the observation made by the Committee on Restructuring of Railways that the expenditure on staff is extremely high and unmanageable. The salaries, pensions and fuel take away almost 68 per cent of the railway earnings. The Depreciation Reserve Fund has also been decreasing over the years which are primarily meant for our asset maintenance and we are unable to bring down our operating ratio that means we are spending more paisa to earn or generate one rupee.

I would like to request the hon. Railway Minister to enlighten the House about how these grave issues will be addressed by the Budget that we have for this year.

With these words, I conclude.

Thank you.

SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM): Hon. Chairperson, Sir, thank you very much for giving me this opportunity. This is the third Railway Budget after this Government has come to power. In all these three Budget, except for some amounts being allocated for doubling, I feel that the State of Kerala has been totally neglected and left out.

Due to paucity of time I would just like to make two points regarding the State of Kerala, especially the Central Travancore, Central Kerala. As you know Central Travancore, especially my constituency, Kottayam, is densely populated and the Kottayam Railway station is the hub of road transport, water transport and rail transport and this is the busiest railway station in Central Travancore.

19.00 hours

The whole of India knows the most known pilgrimage centre, the Sabarimala. The devotees come by rail to Kottayam and then proceed towards Pamba or the Sabarimala by road. Millions of devotees visit this place. But we find that Kottayam Railway Station does not have the facility to hold such a huge crowd. For the last couple of years, I have been requesting the Government of India, specially the Ministry of Railways, to upgrade the railway station and also improve the facilities taking into consideration the devotees visiting this place. But to our dismay, no allocation has been made whereas in the same region, places where the passenger traffic and revenue are less than the Kottayam Railway Station have been provided funds. I have no problem in giving them funds but priority should be given to places where revenue and passenger traffic are more. If you compare the statistics, you may find that Kottayam Railway Station has much more revenue and passenger traffic than other railway stations for which you have sanctioned funds in this Budget.

So, while replying to this discussion, I request you to make a provision for the improvement of Kottayam Railway Station.

Another point which I would like to mention is, during the Budget, 2013-14 and 2014-15, the Ministry of Railways had announced a Coaching Terminal at

Kottayam but later on, no provision had been made for taking off such a project. Now, the State Government has announced a mobility hub in Kottayam where the Coaching Terminal is supposed to come. That means, road transport, rail transport and water transport will be in the same region.

I request the Government of India, the Ministry for Railways, to take up the previously announced project of the Coaching Terminal at Kottayam. It is very necessary to take up this mobility hub project.

Lastly, during a couple of years back, the Ministry had announced a job for each family whose land has been taken away by the Railway Ministry for the development of rail or doubling work. But such an action has not been taken by the Railways. I hope that immediate action will be taken to give jobs to those families whose land has been taken away for rail development.

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : सभापति जी, मैं सबसे पहले पारखी आदमी को धन्यवाद दूंगा क्योंकि जोहरी ही हीरे की परख कर सकता है, इसलिए नरेन्द्र मोदी जी ने जोहरी होने के नाते आपकी परख की है। वे जोहरी थे इसलिए आपको परख लिया और फिर आपको उन्होंने अपनी टीम का आईकन बनाया। आपको धन्यवाद देने से पहले नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना पड़ेगा कि एक पारखी की तरह आपको देखा। आप हमारे बहुत पुराने मित्र हैं। मैं पहले से आपको जानता हूं और पहले भी आपने बिजली मंत्री के रूप में बेहतरीन काम किया है। मनोज जी भाजपा में से हैं और उसमें से उन्हें खोजा गया यह अलग बात है। लेकिन बाहर से खोजने की जो दृष्टि रही, उसके लिए वे धन्यवाद के पात्र हैं। मैं आपको अंतःकरण से, दिल से खास तौर पर क्योंकि मैं कृतघन नहीं हो सकता हूं इसलिए पहले बधाई दूंगा कि जो योजना बिहार से बाहर जा रही थी, खास कर मेरे क्षेत्र के लिए 20 हजार करोड़ रुपए की दी है, मैं चार बार नरेन्द्र मोदी जी से मिला, उन्होंने जिस प्रयास के साथ छपरा और उस इलाके के लिए जो कि एशिया की सबसे बड़ी योजना जिस क्षेत्र के लिए प्रथम दी इसके लिए मैं अतःकरण से, ह्रदय से, मन से, दिल से और बिहार के दस करोड़ लोगों की ओर से, पूर्वांचल की ओर से आप दोनों व्यक्तियों को बहुत-बहुत धन्यवाद और बधाई देता हूं कि आपने महसूस किया कि विकास की प्रगति के बिहार के दर्द को महसूस किया। आपने चुनाव में जो कहा था, उसके लिए आपने कोशिश की और इतना ही नहीं साहबगंज, कटिहार, मनिहारी, गंगा ब्रिज और मुंगेर के लिए बड़ी परियोजना, जहां 12 तारीख को नरेन्द्र मोदी जी और आप शायद जा रहे हैं।

महोदय, बिहार के बहुत सारे मिनिस्टर रहे हैं, लेकिन मुझे आश्चर्य होता है कि कोसी सीमांचल इलाके में एक किलोमीटर भी सड़क नहीं बिछाई गई। आपने नई रेलवे लाइन के रूप में रंजीत रंजन जी के क्षेत्र से अररिया से गलगलिया, सुपौल, कुरसेला से बिहारीगंज, बिहपुर से वीरपुर, बिहारीगंज से सिमरी बख्तियारपुर और सहरसा से कुसेसर स्थान इन सारी योजनाओं को लेने का प्रयास किया है। मैं बहुत ही विनम्रता के साथ कहूंगा कि आपने अतीत से सीखा, वर्तमान में आपने दुनिया को उम्मीद जगाकर भविष्य की योजनाएं ली हैं, ताकि दुनिया के सम्मान के साथ भारत का सम्मान रेलवे के विकास के साथ खड़ा हो सके। आपने निश्चित रूप से एक ऐसे बजट का प्रयास किया है। इसके लिए मैं आपकी सराहना करता हूं कि आपने बहुत ही बेहतरीन तरीके से उम्मीद और विश्वास जगाया है। अब इसे कहां से लायेंगे, कैसे करेंगे, निश्चित रूप से मैं समझता हूं कि यह आपके मैनेजमैन्ट की बहुत बड़ी जिम्मेदारी होगी।

महोदय, मैं दो-चार बातें और कहना चाहता हूं कि हमारी रेलवे अंग्रेजों के समय की रेलवे है। आज भी जो आपके सांसद हैं, उनका उतना रिस्पैक्ट नहीं है, उससे ज्यादा आपके डीआरएम, जीएम का रिस्पैक्ट है। मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि आपके सांसद लोकतांत्रिक व्यवस्था और मूल्यों से चुनकर आते हैं।

इनका रिस्पैक्ट आपके पदाधिकारी डीआरएम, जीएम वगैरह उनके क्षेत्र में कैसे करें, यह सुनिश्चित होना चाहिए। आप काम अच्छा कर रहे हैं, लेकिन आम लोगों तक आपके कामों की चर्चा आज भी नहीं है और वह काम एक सांसद ही कर पायेगा, वह आपके पदाधिकारी नहीं करेंगे, इस बात को आप मानकर चलिये। आपके पदाधिकारी बहुत मेहनती हो सकते हैं, वे रेलवे विभाग में अच्छा काम कर सकते हैं, निश्चित रूप से मैं उन्हें उसके लिए बधाई दे सकता हूं। लेकिन यदि आम आदमी की बात होगी तो जो आपके सांसद हैं, जो जनप्रतिनिधि हैं, वही आपकी भावनाओं को अंतिम व्यक्ति तक पहुंचायेंगे। इसलिए उनके रिस्पैक्ट का ध्यान रखिये।

मैं आज आपसे कहना चाहूंगा कि बिहार, झारखंड, बंगाल और उत्तर प्रदेश, हम साउथ की बात इसलिए नहीं करेंगे, क्योंकि इतनी लम्बी ट्रेन में वहां के आम आदमी दिल्ली नहीं पहुंचते हैं। लेकिन जो हमारे इलाके के लोग हैं, उनकी दुर्गति ट्रेनों में बहुत ज्यादा होती है। आप रेलवे में वाई-फाई लगाये, हमें कोई दिक्कत नहीं हैं। अच्छी बात है, हमें प्रगति करनी चाहिए। लेकिन सबसे पहले स्टेशन पर शौचालय, प्रतीक्षालय, स्टेशन पर सुरक्षा, स्टेशन का प्लेटफार्म आदि की उचित व्यवस्था हो। बार-बार स्वच्छता के बारे में कहा जाता है, लेकिन स्वच्छता कहां से होगी। जनरल बोगियों का हिंदुस्तान में कितना अभाव है, यह आप भी जानते हैं। एक जनरल बोगी में कितने आम आदमी बैठते हैं, बाथरूम में दस आदमी बैठकर आते हैं। मैं आपके लिए जनरल बोगी का फोटों खींचकर लाया हूं, एक जनरल बोगी में दोनों तरफ बड़ी-बड़ी चादर बांधकर उस पर दो-दो आदमी बैठकर आते हैं। वह फोटो मैं लाया हूं, मैं आपको क्लिप दिखाऊंगा। बाथरूम में दस आदमी, एक सीट पर 14,15 और 16 आदमी एक डिब्बे में मिनिमम 400-600 आदमी घुसकर जाते हैं।

महोदय, मैं आपसे बहुत ही विनम्रता के साथ कहना चाहूंगा कि आप स्टूडेन्ट्स के लिए भी कुछ कीजिए। जो बिलो पावर्टी लाइन लोग हैं, जब वे किसी भी प्रतियोगिता में एग्जाम देने के लिए जाते हैं तो उन्हें कुछ न कुछ छूट मिलनी चाहिए। आप चाहे जिस भी तरीके की छूट दें, लेकिन छात्रों को छूट देना आवश्यक है। बिलो पावर्टी लाइन के बहुत सारे छात्र पैसों के अभाव में प्रतियोगिता में नहीं जा पाते हैं, जबकि केवल ट्रेन ही ऐसी व्यवस्था है, जिसकी आम आदमियों तक पहुंच है।

इसके अलावा मैं मजदूरों के बारे में भी कहना चाहता हूं कि जो महिलाएं अपने बच्चों के साथ बिना परिवार के सफर करती हैं, उनके लिए स्पेशल बोगी की व्यवस्था होनी चाहिए। आपने तेजस, हमसफर, उदय और उत्कृष्ट चार-चार ट्रेनें दी हैं, मैं चाहूंगा कि सहरसा से वैशाली का आप विस्तार करें, सहरसा से रात्रि की ट्रेन की पटना के लिए शुरूआत करें, जो एक भी नहीं है। इन तीनों ट्रेन हमसफर, तेजस और उदय सहरसा से पूर्णिया में सुपरफास्ट की व्यवस्था करें। मेरा आपसे आग्रह है कि आपने जिस

तरीके से सुरक्षा और महिला की बात कही है, आज सुरक्षा की स्थिति सही नहीं है। आप बिल्ली को रखवाली देते हैं। जिसको सुरक्षा देते हैं, वही आम आदमी को लूटता है। सबसे बड़ी बात है कि आम आदमी, गरीब आदमी और मज़दूरों का टिकट कंफर्म इसलिए नहीं होता है कि आपके पास बड़ी रेलवे लाइन नहीं है। आपके पास बहुत अत्याधिक लाइन नहीं है।

मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हम लोगों की स्थिति क्या है। रशिया, अमेरिका, चीन, ब्राजील, साउथ अफ्रीका, जर्मनी आदि से भी हम लोग कहां हैं - 6397, 18390, 50,000, 86,000, आपको सारी चीजों का पता है कि दुनिया में भारत की स्थिति क्या है और हमारा कोच पुराना हो चुका है, हमारे सिग्नल पुराने हो चुके हैं, रेलवे लाइन पुराने हैं, पुल पुराने हैं, एक्सिडेंट में हम पूरे विश्व में सबसे ऊपर से तीसरे स्थान पर हैं। कैसे आप एक्सिडेंट को रोकेंगे? सुरक्षा कितना गंभीर सवाल है? स्वच्छता कितना गंभीर सवाल है? जब तक आप आम आदमी को, मज़दूर को जाने के लिए पूरे कोच और डिब्बा की व्यवस्था नहीं करेंगे, तब तक स्वच्छता की व्यवस्था नहीं हो सकती है।

अंत में अपनी बात समाप्त करने से पहले मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि मेरे यहां स्लीपर फैक्ट्री बंद है। वह बन कर तैयार है, लेकिन चालू नहीं हो रही है। तेजस और हमसफर ट्रेनों को सहरसा से चलाने की व्यवस्था, यात्रि ट्रेन और साथ-साथ नई रेलवे लाइन, जो बीहपुर टू बीरपुर है और सहरसा से कुसेश्वर ...(व्यवधान)

अंत में मैं रेलवे मंत्री जी से एक आग्रह करूंगा कि सभी विभागों में जो अध्यक्ष आपने बनाया है, मैंने आपसे मिल कर भी कहा था कि उसके लिए आप एक व्यवस्था बनाएं ताकि आपके और पदाधिकारी के बीच में एक समन्वित व्यवस्था की जाए और आपकी बातों और क्षेत्र की बातों में बेहतरीन तरीके से अध्यक्ष और सांसद के बीच समन्वय हो और आप तक पहुंचाने का एक माध्यम हो। रेलवे मंत्रालय के द्वारा आप अपने पदाधिकारी को आधिकारिक रूप से सूचित करें कि उनकी क्या जिम्मेदारी हैं और उनके वे ऑफ वर्किंग क्या हैं।

*SHRI P.R. SENTHILNATHAN (SIVAGANGA): I express my indebtedness to our beloved leader Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi AMMA for giving me an opportunity to express my views on the Discussion on Railway Budget 2016-17.

"These are challenging times and perhaps the toughest" Railway Minister said as he introduced his budget. Indeed it is truly very challenging task for the Railway Minister to cater to the needs of cross sections of the society, length and breadth of the country.

Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Amma states that this budget belied the sense of expectation nursed by many segments of the population, with no new trains and no new railway lines, and it was also surprising that no specific projects were announced, including several projects in Tamil Nadu.

I take this opportunity to furnish the Railway demands of the people of Tamil Nadu and my Sivaganga Parliamentary Constituency for consideration and speedy implementation.

Trichy-Rameshwaram Dual Railway track line required. Karaikudi-Mudurai new railway track line required (Distance 100 km). Karaikudi-Kanniyakumrai via (Devakottai - Thiruvadanai -Ramnad) new Railway track line required. (This route is always researched one). Pudukottai - Thondi vai (Aalangudi-Aranthangi) new track line required. Kurakudi-Kovai vai (Thirupathur - Singampunari -Kottampattai - Dhindugal -Palani) new track line required.

The trains must take stoppage in Thirumayam railway station in Pudukottai District and Kollal railway station and Muthanenthal Railway Station in Sivagangai district.

Considering the increase in the number of Passengers travelling by Silambu Express (1681/16182), the train may be operated daily instead of weekly twice.

Considering the increase in the number of Passenger travelling by

* Speech was laid on the Table.

Rameswaram -Coimbatore Express (16617/16618), the train may be operated daily instead of weekly once.

Considering the increase in the number of Passenger travelling by Pondicheery -Kanyakumari Express (16861), the train may be operated daily instead of weekly once.

Considering the increase in the number of Passenger travelling by Rameshwaram -Bhuvaneshwar Express (18495/18496), the train must be given as a permanent stoppages in Sivagangai, Devakottai, Pudhukottai stations and aslo this train must be operated daily.

Considering the increase in the number of Passenger travelling by Rameshwaram -Varanasi Express (14259/14260), the train must be given as a permanent stoppages in Sivagangai, Devakottai, Pudhukottai stations and also this train must be operated daily.

The over bridge or subway must be constructed at Sriramnagar Karaikudi railway crossing between Kottaiyur and Karaikudi Road.

The over bridge or subway must be constructed at Ariyakudi Railway Gate near Karaikudi Railway Station and NH 210 to Ariyakudi Road.

The over bridge or subway must be constructed at Kallal Railway Crossing in Kalaiyarkovil road.

The over bridge or subway must be constructed Panangudi railway crossing in Vetriyyur road.

The over bridge or subway must be constructed at Nattarsrasankottai railway crossing at Natarajapuram road.

The over bridge or subway must be constructed at Sivagangai railway crossing in Ilayankudi road.

The over bridge or subway must be constructed at Manamadurai railway juction in Manamadurai bye pass and Sivagangai Road.

The over bridge or subway must be constructed at Kallal railway junction at Kuruthampattu road.

During the rainy season the rain water fills up the subways and there is no way for the water to drain. This makes the subways unfit for use during rainy season. Some provision must be made to drain the water from subways.

It would be of great help if the Pallavan Express which stops at Karaikudi can be extended upto Manamadurai.

Karaikudi-Thoothukudi railway track inspection has completed long back but no steps have been taken for laying this route.

No progress appears to have been made in the broad-gauge conversion work on the Karaikudi -Pattukottai-Thiruvarur rail-line for the last 2 ½ years, which should be geared up to ensure speedy completion.

Until the work is completed and the train services resumed, the Kamban Express which has now been stopped, be made operational through Trichy on daily basis to minimize the huge crowd in the Rameswaram - Chennai-bound trains and to avoid the inconvenience being faced by the travelling public.

There is no announcement of trains in every railway stations in Sivagangai District (Karaikudi, Devakottai, Sivagangai, Mana Madurai, Chettinad), so arrangements must be made for announcing the arrival and departure of trains.

LED display lights provided for coach position are not working properly during the arrival of the train, that misleads passengers to find their exact coach position .

Special trains must be arranged from Chennai and other location during the festival session.

The name board must be placed in all the poles in railway station.

The Reservation Ticket Counter and Unreserved Ticket Counter are merged and made as a single counter in Sivagangai (SVGA) Railway Station. People suffer a lot to get their tickets. Kindly take necessary steps to separate reservation ticket counter and unreserved counter. RO water facility must be there at the station. The SVGA Railway Station must be provided with sufficient lights for the

length of the entire platform. During the power cuts, the emergency lighting and genset is also needed .

The work of construction of over-bridge near the new entrance at the Karaikudi Railway Junction is yet to be commenced though it is approved by the Department. The 3rd and 4th platform at Karaikudi Railway Station (KKDI) must be extended with full shelter facility. Adequate lightings must be done along the shelter of platform and emergency lights and genset during the power cuts is needed. Karaikudi Railway Station must be fitted with escalator as more number of passengers travel in all the trains that come across in the juction.

The Railway platform at Devakottai (DKO) Railway Station has to be raised to level of the last footstep of the train and the number of shelters in the platforms of Devakottai Railway Station has to be increased. The DKO Railway Station must be provided with sufficient lights for the length of the entire platform. During the power cuts, the emergency lighting and genset is also needed. RO water facility must be provided there. The working time for Reservation Counter is up to 5.00 PM. And interval time between 12.00 PM to 3.00PM is also made. During this interval time, the reservation is closed. The working time of Reservation Counter must be extended from 8.00 AM to 8.00 PM.

RO water facility must be provided at Manamadurai Railway Station and it must be fitted with escalator as this Station is the junction of Trains from Madurai and Trichy towards Rameshwaram. Adequate Lightings must be done along the shelter of the platform, and emergency lights and genset during the power cuts is needed. The working time for Reservation Counter is up to 5.00 PM. And the interval time 12.00 PM to 3.00PM is also made. During this interval time, the reservation counter is closed. The working time of Reservation Counter must be extended from 8.00 AM to 8.00PM.

The railway platform at Chettinadu Railway Station has to be raised to the level of the last footstep of the train. RO water facility must be provided there. Adequate Shelter, lightings must be done along the length of the platform, and

emergency lights and genset during the power cuts is needed. The working time for Reservation Counter is up to 5.00 PM. And the interval time 12.00 PM to 3.00 PM is also made. During this interval time, the reservation counter is closed. The working time of Reservation Counter must be extended from 8.00 AM to 8.00PM.

Pudhukottai Railway Station is the main junction for the trains that comes from Trichy to Rameshwaram and vice-versa. More number of passengers use this junction as Pudukottai town is the main business place for the people in nearby villages. Pudhukottai Railway Station must be fitted with escalator as more number of passengers travel in all the trains that come across in the junction. RO Water facility must provided there.

It will be great help for the People of Tamil Nadu if the above requests are taken into consideration and the required steps are taken at the earliest. I hope the Hon'ble Minister will act positively.

श्री राजवीर सिंह (राजू भैया) (एटा) : माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। यह एक एतिहासिक बजट है। ऐसा रेल बजट जो बिना भेदभाव के बनाया गया है कि हर प्रदेश में रेल बजट में कहीं न कहीं बरसात हुई है। मैं अपने प्रधान मंत्री जी, माननीय रेल मंत्री प्रभु जी एवं सिन्हा जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने यह रेल बजट लाने के बाद आम जनता के दिल को छुआ है। मान्यवर जो सवुधाएं दी गई हैं, यात्री किराए में और मालभाड़े में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की गई है। गरीब लोगों के लिए, बड़े लोगों के लिए, मध्यम वर्ग के लोगों के लिए चार-चार ट्रेनें चलाई हैं और जो अति व्यस्त मार्ग हैं, उस पर डबल डैकर ट्रेन चलाने का भी प्रावधान किया है। महिलाओं को प्लेटफॉर्म कैटरिंग की लाइसेंस की व्यवस्था, जो आज तक नहीं थी, यह बहुत ही सराहनीय कदम है। महिलाओं व बुज़ुर्गों के लिए लोअर बर्थ का 50 पर्सेंट का कोटा जो आज तक नहीं हुआ है, वह इस बजट में हुआ है। मान्यवर 17 हज़ार जैव शौचालयों का जो निर्माण है, वह भी इस बजट में किया गया है। ट्रेनों की सवारी के डिब्बे में बढ़ोत्तरी की गई है। अधिकांशतः रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा भी दी गई है। सामान्य डिब्बों में कूड़ेदान की व्यवस्था की गई है। प्लेटफार्म पर दवाइयों की व्यवस्था की गई है जो आज तक नहीं थी। 311 रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी कैमरों की व्यवस्था कराई गई है। प्रत्येक सवारी डिब्बे के बीच में महिलाएं सुरक्षित रहें, इसके लिए भी व्यवस्था की गई है। ऑन लाइन बुकिंग की व्यवस्था की गई है। खाने के ऑन-लाइन ऑर्डर देने की भी व्यवस्था की गई है। मान्यवर मैं कितनी ऐसी चीजें गिनवाऊं कि इस रेल बजट में इतनी सुविधाएं दी गई हैं, फिर भी हमारे विपक्ष के लोग विरोध करने से बाज़ नहीं आ रहे हैं। अरे अपनी अन्तरआत्मा की आवाज को खोलो, उसे दबाओ मत और जो अच्छाई है, उसे अच्छा बोलने की कोशिश करो, हिम्मत करो।

मान्यवर, मैं एटा लोक सभा से चुनकर आता हूँ। मेरे जनपद में दो जिले हैं कासगंज और एटा। इस बजट में एटा से कासगंज सर्वे में लिया गया है, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को और प्रधानमंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। दो सर्वे और आए हैं, एटा से अलीगढ़ को जोड़ेंगे, यह भी सर्वे में आया है और तीसरा कासगंज से अलीगढ़ को जोड़ा जाएगा, यह भी सर्वे में आया है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि ये सर्वे पहले भी दो बार हो चुके हैं। प्रभु जी चले गए हैं, मैं प्रभु जी से भी निवेदन करना चाहता था, मैं तो ऊपर वाले प्रभु जी से भी और नीचे वाले प्रभु जी से भी एक निवेदन करना चाहता हूँ कि हे प्रभु, आप अंतर्यामी हैं, आप सबके दिल की बात जानते हैं, इस बजट में जितनी बरसात हुई है, वह सिर्फ सर्वे न होकर वह रेल लाइन जमीन पर उतर जाए, मैं ऐसा निवेदन मंत्री जी से करना चाहता हूँ।

मेरी एक और माँग है, माननीय सिन्हा जी, हमारे रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं, एटा से टूण्डला के लिए एक ट्रेन चलती है, उसको आगरा तक जोड़ दिया जाए तो काफी लोगों को उससे मदद मिलेगी और यह लाइन ऐसी है, जो प्रॉफिट में आ रही है। मैं घाटे का कोई सौदा नहीं बताऊँगा। हे प्रभु, दया करो, बस अब रहा नहीं जा रहा। बरसात की बूंदे तो हो गई हैं, रेल बजट में लाइन सर्वे में आ गई, लेकिन मैं गाँव का आदमी हूँ और आप भी सभी गाँव से आते हैं। मैं यह भी जानता हूँ कि गर्म जमीन हो और थोड़ी बहुत बूंदें पड़ जाएं तो उमस पैदा हो जाती है, गर्मी पैदा हो जाती है और वह उमस तब खत्म होती है, जब भरपूर बरसात होती है। भरपूर बरसात से मेरा मतलब यह है कि हे प्रभु, सर्वे तो आ गया, रेलवे लाइन भी बिछवा दो तो मैं मान लूँगा कि पूरी बरसात हो गई है। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget for 2016-17.

Sir, it is an admitted fact that the Indian Railways is the lifeline of our country, that is, India and is the unique integrator of modern India with a major role in its socio-economic development of our country.

This is the second Budget of Shri Suresh Prabhu and the third Railway Budget of the NDA Government at the Centre. Most of the hon. Members of this House and even outside this House, everybody is appreciating the endeavour and the effort taken by the hon. Minister Suresh Prabhuji along with Manoj Sinhaji. We are not disputing the integrity, earnest efforts and the hard work done by them. I also take this opportunity to congratulate them for having taken sincere efforts to improve the position of Indian Railways during these two years.

But what is the reality which we have to look into? We have to have introspection amongst ourselves when we congratulate and appreciate this Budget. If you go through the Railway Budget, there are 141 paragraphs and I have gone through all the paragraphs.

Sir, if you may kindly see, the Railway Budget is talking about a lot of things regarding toilets, upgradation of technology in respect of customer services, ticketing, vendor machines etc., all these things are well elaborated. But the question which I would like to ask the hon. Minister is this. What about the fiscal position of Indian Railways? There are only three paragraphs, 8, 9 and 10 and the last 2 ½ pages regarding the fiscal performance. This is the only thing in respect of the state of affairs of finance.

Sir, what is a Budget? A Budget is the total income and expenditure and also the real fiscal position of Indian Railways, what are the issues to be addressed and how they will be addressed. These things are not explained in the Budget Speech except that of the detailed explanation in respect of amenities, customer experiences, railway gates etc. These things are well illustrated.

Why is it so? It is not because of lack of knowledge of a budget. It is not because of lack of experience of the hon. Minister. It is not well explained because of the sole reason that the fiscal performance of the Indian Railways is not in a good shape compared to last year. If you go through each and every detail of it, it would be very clear. That is why, the fiscal position of the Indian Railways is not elaborated in the Budget Speech but other things are well explained in the Budget Speech. So, the crux of the issue is this. The focus should be given to the fiscal position of the Indian Railways.

Let us analyse the Budget and the Budget figures. I am directly going to the Budget figures. In 2015-16, the hon. Minister had anticipated passenger earnings growth at 16.7 per cent and an amount of Rs. 50,175 crore. In freight traffic, an increase of 85 million tonnes was expected. The gross traffic receipt was Rs.1,83,575 crore; operating ratio was 88.5 per cent. That was the anticipation in the 2015-16 Budget. What is the real position? After a long time – this is the first time in the Indian Railways – there is a five per cent decline in the passenger traffic. That is a very alarming situation as far as the Indian Railways is concerned. Nowhere, in no year, in the Indian Railways, the passenger traffic has ever declined like this. Why is it so? That is why I am saying that it is to be introspected. You have expected a growth of 16.7 per cent and what has happened is decline in the number of passengers by five per cent. So, what is the fiscal performance? This is my first point. Secondly, you have expected an increase of 85 million tonnes in respect of the freight traffic. What was the growth that we have got? It is only five million tonnes. As far as operating ratio is concerned, it was expected that the operating ratio will be maintained at 88.5 per cent, but it has come to 90 per cent.

Coming to 2016-17 Budget, the present Budget, what is the anticipation? Passenger traffic is expecting a growth of 12.4 per cent. Last year, a growth of 16.7 per cent was expected and there is a decline in the passenger traffic earning. Again we are expecting 12.4 per cent growth in passenger earning at about Rs.

51,012 crore. That is less than that of the Budget estimate of 2015-16. What is the fiscal performance of the Indian Railways? That means the Budget estimate of 2016-17 is less than that of the Budget estimate of 2015-16.

Coming to the freight traffic also, it is the same; Rs. 1,17,933 is also lower than that of the previous year's Budget estimate. The gross traffic receipt is more or less the same. Coming to the operating ratio, yes, there is a justification; the Seventh Pay Commission is coming. Definitely, additional financial burden will come. So the operating ratio will be 92 per cent. The efficiency of the Railways depends on the operating ratio. Hon. Suresh Prabhu *ji*, in the last Budget, has said to us that the operating ratio will be brought down to 88.5 per cent. Now in the 2016-17 Budget, you are going to enhance it and anticipating an operating ratio of 92 per cent. Is it a better performance of the Indian Railways during the last one year? My definite point is, there is a total failure as far as the fiscal performance is concerned.

Regarding the mobilization of resources, I do accept that you aim at additional mobilization of resources by way of collecting Rs. 8.5 lakh crore by five years' plan. What have you collected last year? Rs. 1.5 lakh crore is to be collected from the Life Insurance Corporation of India. That has not been fulfilled so far. That is also a plan of five years. Additional resources mobilization has to be done through JV, PPP, FDI, SPV. Has anything been done during the last one year? I do appreciate the strenuous efforts, honest efforts taken by the hon. Minister in building up the Indian Railways in a better form but the fiscal position has not yet improved. It is declining like anything. We are not able to mobilize additional resources as we have expected. That is the position which we are facing.

Regarding the plan expenditure also, last year's plan expenditure was Rs. 1.1 lakh crore; it is just Rs. 1.21 lakh crore in the current Budget. There is just an increase of 21 per cent.

My criticism is only in respect of the fiscal position of the Indian Railways. The Government is not able to address the issue of the fiscal stress which is being faced by the Indian Railways. At the same time, when I am criticising the Government, I do appreciate the Government and the hon. Minister regarding the fiscal progress which the Railways have achieved during the last financial year, especially in respect of expenditure. It is a record as far as the Planned Expenditure is concerned. It is also a record in respect of gauge conversion, doubling of lines, electrification, etc. I fully appreciate the endeavours taken by the Minister by measuring the physical progress in constructing and completing the works. I also welcome the introduction of Antyodaya Express and Deen Dayal coaches.

I am having four suggestions and with these suggestions I will conclude my speech. The first suggestion is to improve the efficiency of the Indian Railways by reducing the operating ratio. Secondly, in order to mobilise the resources, the resources of the profit making PSUs may be utilised for enhancing the capacity of the Indian Railways like that of the LIC. Third suggestion is regarding the commercial utilisation of the surplus land. That is well-established in this Budget also. The fourth suggestion is to improve other sources of revenue by advertisement and other means so as to have additional resources.

With these suggestions, I would like to thank the Minister for having adequate representation to our Constituencies. I would like to suggest to the hon. Minister for the completion of Punalur-Shencottah Gauge Conversion by the next year. As far as the pilgrim station is concerned, Punalur Station, which is very close to Sabarimala Lord Ayyappa Temple, should be developed as a pilgrim station. Second entry, that is Quilon, has to be completed at the earliest.

With these words, I once again, caution the Government regarding the fiscal position of the Railways.

DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY): Sir, at the outset, I would like to appreciate the sub-quota of 33 per cent for women in reserved categories and 50 per cent reservation of lower berth for senior citizens in the Railway Budget.

Now, I would like to quote a few figures which would highlight where the Railways is heading to. There would be a projected increase of roughly Rs. 28,600 crore in staff costs and pension outgo in 2016-17. The impact of 7th Pay Commission in the financial year 2016-17 is Rs. 21,000 crore. Market borrowings in the financial year 2016-17 would be Rs. 20,000 crore.

In the past one year, indirectly, in a number of ways, there has been hike in fares. For example, cancellation charges of a second class confirmed ticket, if 48 hours remain, have gone up from Rs. 30 to Rs. 60. Similarly, in regard to 3rd AC, the cancellation charges have gone up from Rs. 90 to Rs. 180. In the case of 2nd AC, cancellation charges have gone up from Rs. 100 to Rs. 200. Tatkal charges have been hiked by 33 per cent. Hence, the Railway Minister cannot say that he has not hiked passenger fares.

In the Budget, it has been stated that earning per passenger-kilometre has gone up by 8.8 per cent in the current year and is budgeted to rise by 12 per cent in the next fiscal year. How would you explain this? Immediately after his presentation of the Rail Budget, markets refuse to cheer and Sensex dips 113 points. The Minister has proposed to increase capital outlay for the Railways by 21 per cent to Rs. 1.21 lakh crore. How? Would he achieve this feat without fiddling with indirect hikes which affects passengers, and market borrowings for which we need to pay hefty interests?

The traffic receipts targeted for 2015-16 were at Rs. 1,83,578 crore. The revised estimate was Rs. 1,67, 834 crore. Sir, if you look at the trend, by March the actual would be less than that. So, there would be a shortfall of almost 10 per cent. Actual passenger numbers have fallen almost by 200 million and yet the targeted increase is 81 million passengers. Actual freight tonnage per kilometer

has also fallen. If the Railway growth comes down from 17 per cent to 5 per cent then there would be a direct reflection of it on the GDP of our country.

Sir, this Railway Budget has not shed any light on how to engage with the huge Railway workforce like the Railway Protection Force, running hospitals and schools.

Sir, I would request the hon. Railway Minister to include a number of hugely popular religious destinations in West Bengal like Kalighat, Dakshineswar, Belur Math, Tarakeswar, Furfura Sharif under Special Tourist Trains.

We have great respect for our Railway Minister. But why is the Minister trying to change the name of the trains, which had been initiated by the former Union Minister of Railways, Mamata Benerjee during 2009 to 2011? Now, she is the Chief Minister of West Bengal.

Sir, now, I would touch upon the demands relating to my Constituency. There has been a long pending demand for construction of a ramp to use the foot over bridge at Khamargachi Station, Hooghly District, Howrah Division, Eastern Railways. At present, the passengers have to climb 220 steps one side to cross the foot over bridge at the said station. Due to 220 steps to cross, people usually take convenient route, which is very dangerous, that is, they cross the tracks to buy tickets at the booking centre which is located at a long distance. So, this bridge has to be dismantled and ramped.

Sir, there is a heavy passenger traffic between Katwa and Sealdah Stations. I would request the hon. Railway Minister to give a train from Katwa to Sealdah Station.

There is also a need for expansion of the subway at Bhadreswar Station. Bhadreswar is a town and municipality area covered by the Kolkata Metropolitan Authority. But due to narrow subway, railway passengers, particularly and common public, in general face extreme hardships to pass under the Bhadreswar Station. So, I would request the hon. Railway Minister to order for expansion of

the subway at Bhadrreswar Station at Hooghly District, Howrah Division, Eastern Railways.

Sir, there is also a need for construction of a foot over bridge at Bandel Railway Junction Station and Chinsurah Station. Chinsurah is the headquarters of the Hooghly District, Bardwan Division. During rainy season, these two station roads get submerged under water, and the passengers face extreme difficulties to pass the subway. I would, therefore, request the hon. Minister to consider my demand of construction of a foot over bridge at these two stations.

In the end, I would request the hon. Railway Minister to complete the pending projects 2009-10, 2010-11 and 2011-12 in West Bengal by allocating sufficient money.

With these few words, I conclude. Thank you very much.

श्री विजय कुमार हाँसदाक (राजमहल) : सभापति महोदय, सामान्यतः बैक बेंचर्स से यह एक्सपेक्ट किया जाता है कि वे कम बोलें और कम काम करें। मैं स्कूल-कॉलेज में भी बैक बेंचर रहा हूं और इसके बावज़ूद भी मैं रेलवे की डिमांड्स के लिए डी.आर.एम. के ऑफिस से लेकर, जी.एम. की ऑफिस से लेकर मेम्बर (ट्राफिक) और ओ.एस.डी. और आपके ऑफिस तक भी जा चुका हूं। कोई ज़गह ऐसी बाकी नहीं रह गयी है, जहां मैं नहीं गया हूं। यह तीसरी बार अपनी डिमांड्स को लेकर मैं फिर से आपके समक्ष खड़ा हूं। मैं किसी नई ट्रेन की मांग नहीं कर रहा हूं, सिर्फ एक ट्रेन के समय में बदलाव की और कुछ ट्रेनों की ठहराव की मांग कर रहा हूं। लेकिन, तीसरी बार यहां से खड़े होकर बोलने के बावज़ूद भी मुझे लगता है कि मैं अपने क्षेत्र के लिए जिस बेसिक नीड्स की बात कह रहा हूं, वह रेलवे की तरफ से अभी तक पूरी नहीं की गयी है। जहां-जहां मुझे इसके लिए मीटिंग्स में जाने के लिए बोला गया है, मैं वहां-वहां गया हूं।

महोदय, मैं एक मुख्य डिमांड करना चाहूंगा कि हमारे साहेबगंज जिला में गंगा पुल हमारे राजमहल लोक सभा संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। वहां पर अभी साहेबगंज से लेकर बिहार के लिए गंगा पुल बनने वाला है। अगर उसमें रेल पुल को भी जोड़ दिया जाएगा, तो अच्छा होगा, क्योंकि हमारा जो क्षेत्र है, वह माइनिंग क्षेत्र है। इससे आपको नॉर्थ-ईस्ट के साथ एक कनेक्शन मिल जाएगा। नॉर्थ-ईस्ट से आने वाली ट्रेनें, जो सामान्यतः मालदा होकर गुजरती हैं, उन्हें साहेबगंज की तरफ से एक और रूट मिल जाएगा और आपको इससे बिजनेस भी काफी मिलेगा।

फेयर्स तो बढ़ाए नहीं गए हैं, लेकिन कुछ चीजों पर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षण करना चाहूंगा। ई-टिकटिंग, रिजर्वेशन, तत्काल कोटा, कैंसिलेशन, फेयर ऑफ प्रीमियम टिकट्स, कैंसिलेशन ऑफ्टर डिपार्चर, ये सारे सेक्टर्स हैं, जहां कहीं न कहीं आम लोगों को झेलना पड़ता है और सारी जगहों पर एक तरह से एक्स्ट्रा पैसा काटा जा रहा है। मैं चाहूँगा कि इस तरफ आपका ध्यान रहे।

झारखंड के हमारे उस संथाल परगना क्षेत्र के लिए मैं स्पेशियली बोलना चाहूँगा, बाकी तो झारखंड के बारे में बहुत कुछ बोल चुके हैं, झारखंड के हमारे 12 एमपीज आपकी तरफ हैं, उसके बाद भी झारखंड की तरफ आप लोगों का थोड़ा सा ध्यान रहता नहीं है, मैं उस चीज की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूँगा। क्योंकि हमारा माइनिंग स्टेट है तो भाड़ा गाड़ी देने में कहीं कोई दिक्कत नहीं होती है, मालगाड़ी देने में कहीं कोई दिक्कत नहीं होती है, लेकिन जब नई गाड़ी की जहां बात होती है तो झारखंड के लिए बहुत दिक्कत हो जाती है। बिहार और बंगाल में तो सबको मिल गया है, लेकिन झारखंड ही एक ऐसी जगह है जो बाकी रह गई है। मैं कहना चाहूँगा कि सिर्फ भाड़ा, सिर्फ माइनिंग के लिए ही उस जगह को इस्तेमाल न किया जाए, वहाँ के जो लोग हैं, उन पर भी थोड़ा ध्यान दिया जाए। झारखंड से पूरे देश को कुछ न कुछ

जा रहा है और अगर झारखंड को कुछ मिल जाए तो हमें लगता है कि सभी को बहुत खुशी होगी। विशेषकर मैं कहूँगा कि वहाँ पर जितनी भी ट्रेनें चलती हैं, लगभग-लगभग जितनी ट्रेनें हैं, सारी ट्रेनें हमें लगता है कि आउटडेटेड बोगीज होंगी, कपड़े जितने दिए जाते हैं, वे सारे के सारे गन्दे रहते हैं। अगर खाने की व्यवस्था के बारे में कहा जाए तो राजधानी ट्रेन तक में उचित व्यवस्था नहीं है, चाहे आप धनबाद राजधानी कह लीजिए, राँची राजधानी कह लीजिए, किसी में बढ़िया व्यवस्था नहीं है। हम चाहेंगे कि इस ओर आपका थोड़ा ध्यान आकर्षण हो।

एक बार फिर से, ऐसा नहीं होगा कि मैं अपनी डिमांड्स को, कहीं यह बोला न जाए कि ये बोले नहीं हैं, फिर से मैं रिपीट कर देता हूँ कि आपका ध्यान हमारी डिमांड्स की ओर जाए। भागलपुर-वनांचल एक्सप्रेस 13403, जो राँची से भागलपुर की ओर आती है, उसका समय पाँच बजे के बाद किया जाए। रामपुरहाट से पाकुड़ भागलपुर होते हुए नई दिल्ली तक एक्सप्रेस ट्रेन, क्योंकि तारापीठ से मैंने पिछली बार भी कहा था, बंगाल, बिहार, झारखंड सबको छूते हुए दिल्ली की ओर गाड़ी आएगी तो कहीं न कहीं सबको फायदा होगा। 15662 राँची-कामाख्या एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए। 13409 मालदा-जमालपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस का तालझारी स्टेशन पर ठहराव हो। 14003 मालदा-नई दिल्ली-आनन्दविहार एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए। निम्न ट्रेनों का पाकुड़ में ठहराव हो, 12041 शताब्दी एक्सप्रेस, 12516 गुवाहाटी-त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस, 12510 गुवाहाटी-बैंगलुरू एक्सप्रेस, 12514 गुवाहाटी-सिकन्दराबाद एक्सप्रेस, 12346 सरायघाट एक्सप्रेस, 12378 पदातीक एक्सप्रेस, गुमानी-बरहरवा के बीच के अवस्थित बोनीडांगा लिंक केबिन को जंक्शन बनाया जाए।

झारखंड आंदोलन के समय हमारी पार्टी, माननीय सुप्रीमो, माननीय गुरू जी के आह्वान पर एक बात निकली थी, आबून बाबून बतावा, झारखंड राज्य उन हटावा, कैसे लेंगे झारखंड, लड़ के लेंगे झारखंड। अगर इतनी बार बोलने के बाद भी हाथ जोड़कर हमारी छोटी-छोटी डिमांड्स पूरी नहीं हो सकती हैं, तो इसके बाद कहीं न कहीं हमें ट्रेन की पटरी पर ही बैठकर अपनी डिमांड्स को पूरा करना पड़ेगा, धन्यवाद।

श्री राम टहल चौधरी (राँची) : महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। माननीय रेल मंत्री जी द्वारा वर्ष 2016-17 के लिए रेल बजट का आय-व्यय का लेखाजोखा प्रस्तुत किया गया है, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

आदरणीय प्रधानमंत्री जी, आदरणीय सुरेश प्रभू जी, आदरणीय रेलवे राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी, प्रधानमंत्री जी के कुशल नेतृत्व में देश की समृद्धि और विकास कार्यों में सफलता प्राप्त करने वाला यह बजट देश को सुविधाजनक ढंग से यात्रा करने में सहायक और कामयाब होगा। यह बजट आम आदमी की आकांक्षाओं को पूरा करने वाला बजट है। इसमें किराया न बढ़ाना और अधिक सुविधाएं उपलब्ध कराने का ध्येय है। प्रधानमंत्री जी की जन एवं कुशल नेतृत्व की छाप इस रेलवे बजट में है और यह संतुलित एवं ऐतिहासिक बजट है।

मैं आंकड़ों पर न जाकर कहना चाहूंगा कि इस बजट में बहुत से काम किए गए हैं, जिसमें महिलाओं को सुविधा, वृद्धों को सुविधा और रेलवे लाइन, रेलवे स्टेशनों की साफ-सफाई, पहले भी हम लोग देखते थे, तो वहां खड़े नहीं हो पाते थे। लेकिन आज रेलवे स्टेशन पर आदमी आराम से खड़ा होते हैं। उसमें सभी तरफ विकास की ओर ध्यान दिया गया है। उसमें सफाई का भी ध्यान रखा गया है, लैंड का विस्तार करना और विद्युतीकरण का कार्य भी सम्मिलित है। मैं झारखंड प्रदेश से चुन कर आया हूं, वह आदिवासी बहुल क्षेत्र है और सबसे ज्यादा राजस्व झारखंड से मिलता है। मेरा संसदीय क्षेत्र रांची झारखंड की राजधानी है, जो झारखंड के बीचों-बीच स्थित है, जहां पर रेलवे की कई समस्यायें हैं और मैं उन समस्यायों को पत्र के माध्यम से एवं लोक सभा के माध्यम से माननीय मंत्री के सामने कई स्तरों पर बराबर रखता रहा हूं। रांची से मुरी, बरकाकाना एवं मुरी चांडिल स्टेशनों पर सुविधा अपग्रेड करने के लिए उन्होंने बजट में प्रावधान किया है। छोटे-छोटे रेलवे स्टेशनों का सुन्दरीकरण एवं लाइन का दोहरीकरण का प्रावधान बजट में किया गया है, जिनके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी एवं रेल राज्य मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूं।

माननीय रेल मंत्री जी ने इन परिस्थितियों में साहस दिखाया है और उन्होंने रेल किराये एवं माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है जिसके लिए देश की जनता माननीय प्रधानमंत्री जी एवं रेल मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करती है। हमारा संसदीय क्षेत्र रांची झारखंड की राजधानी है, लेकिन यहां से रेल सेवा कुछ ही शहरों तक सीमित है, जिसके कारण दूसरे कई शहरों में आने-जाने के लिए कई रेल सेवा बदलनी पड़ती है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि रेल मंत्री जी द्वारा झारखंड की राजधानी के दौरे के दौरान रांची से अर्नाकुलम भाया काटपाड़ी (भिलोर) रेल सेवा परिचालन की घोषणा की गयी है और उसकी टाइमिंग भी

बतायी गयी है, यह अखबार में आया है, परन्तु अभी तक उस ट्रेन का परिचालन नहीं हुआ है। वहां इस ट्रेन की बहुत जरूरत है, बड़ी संख्या में लोग वहां से इधर-उधर आते-जाते हैं, उस ट्रेन को शीघ्र शुरू किया जाये। रांची से बड़ी संख्या में तीर्थयात्री और लोग पंतजलि में इलाज और योग के लिए हरिद्वार आते-जाते हैं। मैं इसकी बराबर मांग करता रहा हूं कि रांची से हरिद्वार, भाया लखनऊ, एक ट्रेन शीघ्र चालू की जाये।

छात्र, छात्रायें, व्यवसायी एवं उद्योगपति हटिया, यसवंतपुर (बेंगलुरु) के बीच हमेशा यात्रा करते हैं लेकिन उनकी टिकटें कई दिनों, महीने तक वेटिंग लिस्ट में रहती हैं। अभी हटिया से यशवंतपुर के बीच दो ही दिन ट्रेन चलती है, मैं आपसे आग्रह करता हूं कि उसे कम से कम पांच दिन चलायी जाये। रांची पुरुलिया सड़क, टाटी सिलवे रेलवे लाइन का पिछले बजट में ही प्रावधान किया गया था, बजट में यह आया है, परन्तु उसका काम अभी शुरू नहीं हुआ है। मैं टाटी सिलवे के पास में रेलवे लाइन ओवर ब्रीज शीघ्र बनाने का आग्रह करता हूं, क्योंकि वहां घंटों तक जाम लगा रहता है।

दूसरा, टाटी सिलवे रेलवे स्टेशन तिरुलडीह रेलवे स्टेशन, हेसालाँग रेलवे स्टेशन, लेटेमदा रेलवे स्टेशन, झिमड़ी रेलवे स्टेशन, गंगाघाट रेलवे स्टेशन एवं कई छोटे-छोटे रेलवे स्टेशंस हैं, जहां शौचालय, यात्री सीट्स, एवं अन्य जनसुविधायें नहीं हैं, उन्हें वहां उपलब्ध करावाया जाये। झारखंड की राजधानी रांची से दिल्ली एक ही राजधानी ट्रेन मात्र दो दिन इधर और उधर से चलती है, उसे प्रतिदिन चलाया जाये। उसमें नयी बोगी दी जाये और खान-पान में भी सुधार हो, यह मेरा आपसे आग्रह है। लंबी दूरी तय करने वाले ट्रेनों में खान-पान की सुविधा नहीं है। अगर मैं उन ट्रेनों का नम्बर बताऊंगा तो काफी समय लगेगा।...(व्यवधान) टाटा पैसेंजर ट्रेन जो भाया मुरी, झालदा होते हुए जाती है, उस ट्रेन को मुरी से तिरुलडीह चांडिल होते हुए चलाई जाये तो उससे गरीब किसानों को काफी लाभ होगा।

रांची के नामकुम रेलवे स्टेशन में पैदल पुलिया में आधा किलोमीटर जाने के लिए अभी पांच-छ: किलोमीटर की दूरी तय करनी पड़ती है। इसलिए वहां ऊपरी पुल और ओराय में जहां कोयले से रेलवे को काफी आमदनी है, वहां के लिए ऊपरी पुल की मांग करता हूं क्योंकि आए दिन वहां दुर्घटनाएं होती रहती हैं। चांडिल में पुरुषोत्तम एक्सप्रैस रोकने और गरीब रथ के खेलारी में ठहराव के लिए आग्रह करता हूं। खेलारी स्टेशन जो कोयला क्षेत्र है, वहां एक मिनट का ठहराव चाहता हूं। हटिया-लोहरदगा रेलवे लाइन में नयाटोली सुदाग के पास जो फाटक था, उसे बंद कर दिया गया है। मैं चाहता हूं कि वहां रेलवे लाइन की

निचली पुलिया बनाई जाए। बड़काकाना मुरी रेलवे लाइन में ग्राम बसारुली के पास दो रेलवे फाटक थे। उन दोनों को बंद कर दिया गया है। सब किसानों के खेत उस पार पड़ते हैं। इसलिए वहां निचली पुलिया का निर्माण कराया जाए। इससे 10-12 पंचायत के लोग लाभान्वित होंगे।...(व्यवधान) वहां हमेशा खतरा बना रहता है। इन्हीं उपर्युक्त सभी समस्याओं का शीघ्र समाधान करने की सरकार से मांग करता हूं। मैं अपने लोकप्रिय प्रधान मंत्री जी, रेल मंत्री जी, रेल राज्य मंत्री जी को हार्दिक बधाई देता हूं।

ADV. JOICE GEORGE (IDUKKI): Thank you, Sir, for giving me this opportunity to speak on the General Discussion on the Railway Budget 2016-17. Since I am representing the aspirations of the people who are not connected with the Indian Railway as there is no railway line in my constituency, I have got special reasons to congratulate this Government for their efforts to complete the railway lines in a time-bound manner.

I have a case to say before this House that how our projects are being delayed. The Angamali-Sabari rail is a project proposed to be connected with the most sought pilgrimage station Sabarimala, which is a pilgrimage centre in the South India. The railway project was announced in the Railway Budget during 1997-98 and the construction of the project started in 2006. The original length of that railway project was 116 kilometres which was reduced to 112 kilometres. From 2006 to 2016, we could complete only 6 kilometre of this project.

The entire land has been notified for acquisition process and people are not in a position to exercise their rights over it. They are suffering both economically and socially as they cannot make use of their property because of this notification.

The original sanctioned cost of the project was Rs.1526 crore. Out of that, we have spent only Rs.106 crore. Last year, there was an allocation of Rs.5 crore for the project which has been increased to Rs.18.5 crore in the Revised Estimates. But, according to my information, no money has been spent for that purpose. The land acquisition process has already been completed for construction of 16 kilometres but the Southern Railway Authority is not earmarking this fund. In fact, all the MPs from Kerala have met the hon. Railway Minister, Suresh Prabhu ji with a request to speed up the work on this as well as other projects in Kerala.

In the meantime, the Chief Administrative Officer, which was originally seated at Kochi has been transferred to some other place. There is no Chief Administrative Officer for looking after the developmental activities in Kerala. We were assured that the Office of the Chief Administrative Officer has been restarted in Kochi. But till date nothing has happened on that count. The entire

work of Kerala has been under the supervision of the Chief Administrative Officer, Chennai. Steps are being taken to reallocate or divert the funds allotted for Sabari rail for some other projects under the Southern Railways and nothing is going to happen to the Sabari Rail project this year also.

In this year's Budget, there is an allocation of Rs.20 crore under the Special Fund and Rs.20 crore under the EBR Section. Earlier the cause of delay in construction of this railway was the dispute for cost sharing proposal between the State of Kerala and the Central Government.

The State Government has agreed to share 50 per cent cost and they have issued a government notification also in that regard. An MoU has already been signed for the purpose of constructing all the projects in Kerala. There is an allocation also made in the Railway Budget. I urge upon the hon. Minister to speed up the work and that there should be some kind of mechanism to monitor the execution of these works under a partnership framework or even by establishing an SPV for that purpose. Something should be done for fulfilling the aspirations of the people of Idukki district which is a remote district in Kerala that has not been connected with the Indian Railway. People have long been aspiring for that.

Not only that, we can connect Sabarimala pilgrim centre also with a railway line. That will help the entire people of South India who visit the pilgrim centre. People are coming from Karnataka, Tamil Nadu and even Andhra Pradesh. Every year lakhs and lakhs of people are coming to Sabarimala.

Another project in this year's Budget is Dindigul-Sabarimala railway line. Hon. Minister was kind enough to include this project and there is some allocation for the survey of this line. The problem is that the proposed line is running through the Periyar Tiger Reserve. Since it is a wildlife sanctuary, there will not be any possibility of getting the environmental nod from the Ministry. So, I would request your goodself to change the proposed line to Dindigul-Tevaram-Nedukandam-Kumili Sabarimala route so that we can get environmental clearance for it which

would help in completing that project. Thereby, it will be a feasible project on that count also.

Once again, I place my appreciation on record regarding the efforts being made for speedy completion of projects. I urge upon the Government to extend the benefit of such efforts, which are being taken by the Government, to the Sabarimala rail project. There should also be some special efforts made to complete that project in a time bound manner in order to fulfil the aspirations of the people and for the purpose of mitigating the agonies which are being suffered by the landowners on account of long delay in acquiring their lands. There is no problem of land acquisition there. People are ready to give their lands for this purpose, but the Government is not taking steps to acquire their lands by paying them compensation. So, please do something for completion of that work.

Thank you very much.

SHRI P.C. MOHAN (BANGALORE CENTRAL): Sir, I am thankful to you for having given me an opportunity to speak a few words on the Railway Budget.

First of all, I would like to congratulate the Railway Minister for giving a balanced and very realistic Budget and that too, without increasing the freight. Now, all the pending projects, which were announced by the previous UPA Government during its tenure of ten years, are getting completed.

I represent Bangalore Central parliamentary constituency. Bangalore has got more than a crore of population. The interesting point is that Bangalore has more than 50 lakh vehicles also. It is the IT capital of India. It is becoming difficult for the people to move from one place to another. People take hours to move in and around the city. The road transport system is fully saturated. So, it is our duty to ease the traffic-related difficulties and to help the people of Bangalore to ease their daily travelling experience.

I thank the Railway Minister and am very grateful to him for announcing the suburban train which was a long pending demand of citizens of Bangalore. It had been pending for years. I am thankful to the hon. Minister for announcing suburban trains to Bangalore. Lakhs of people living in and around Bangalore come to the city for work, for education and for many other things. As I told earlier, in the IT hubs in White Fields, lakhs of people from villages also come to work and to earn their livelihood.

Suburban railway system has many advantages. It can carry a large number of people on the existing railway infrastructure. So, not much of new investment is needed. It can provide cheaper transport to the poor people who work hard for their daily living. For metro, in fact, we had to invest thousands of crores, which we are already doing.

I propose that the most innovative way to introduce suburban train system in Bengaluru is to complete the Coaching Depot that is proposed to be constructed at Byappanahalli. Already, land is there and there is no requirement for any land acquisition for it. The plan is also ready. So, I request the Ministry to immediately

take up the work in a time-bound manner and finish it early so that pressure on the City Railway Station and Yeshwantpur will ease down.

If you see the rail map and the movement of trains, you can see that trains from various directions criss-cross at Byappanahalli. Now, if we build a Coaching Depot at Byappanahalli and terminate long-distance trains at Byappanhalli, then we will be able to free-up a lot of path and reduce congestion at Bengaluru and Yeshwantpur Railway Stations. It is estimated that 100 trains can be terminated and dealt at Byappanahalli Coaching Depot when it is built. This free path can be used to run suburban trains to places in and around Bengaluru.

We require suburban trains in peak hours between 6 am to 10 am and 6 pm to 10 pm. Most of the long-distance trains are also coming during peak hours. Hence, I request the Ministry to take up the Byappanahalli project in a time-bound manner so that pressure on City Railway Station and Yaswantapur will be less.

As we all know that almost 200 trains arrive and depart at the City Railway Station, and more than 1.5 lakh people also use the Railway Station. So, I request the Railway Ministry to take up the matter with the State Government to create an SPV for the suburban train like the one that is created in Mumbai (MRVCL) and the funds also can come for it. Actually, the urban transport system is a State subject, but as the population is growing, the Railways have to cooperate. In the SPV model, the Karnataka Government also gives money. It should provide funds to procure rolling stocks like coaches and DEMU trains should be bought and start running the suburban trains.

Automatic signaling from Whitefield to Bengaluru City Station also must be installed and a suburban service started immediately. Last year also in the Railway Budget the Minister announced, and I contributed Rs. 1 crore from my MP Fund. Ultimately, I have taken up the full station. Its cost came to Rs. 1.76 crore. My request to the Railway Minister is that they should talk to the State Government and start suburban trains immediately. Even if any more amount out

of the MP Funds of mine is required further, I am ready to give it, but I request the Minister to start the suburban trains immediately. Thank you, Sir.

\

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, the extended time for this discussion is over. I have a long list of speakers who wish to speak on the Railway Budget. If the House agrees, then the time for the discussion may be extended by one more hour.

SEVERAL HON. MEMBERS : Yes, Sir.

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Hon. Chairman, Sir, I am thankful that you have extended the House and Members have agreed. I would like to remind the Members, including Mr. Venugopal and others, that we have a total of 21.50 hours before 16th and in that 12 hours will go to Budget and we have four Bills also. You have allotted 3 hours and 2 hours like that for those Bills, and then some other issues also. Keeping all these things in mind, firstly, we have to complete the Railway Budget discussion today and reply tomorrow, and then take the General Budget. So, tomorrow and day-after tomorrow also you must be ready to sit a little late. This is my suggestion to all.

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): At least allow some important issues to be raised during the '*Zero Hour*'.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU : Yes, every day you are having it.

SHRI K.C. VENUGOPAL : Let us have 2-3 important issues.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU : All right.

20.00 hours

श्री अरविंद सावंत (मुम्बई दक्षिण) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। माननीय रेल मंत्री जी जिस तरह से बजट रखा है मैं आज बहुत खुश हूं क्योंकि और मुम्बई को एलिवेटिड ट्रेन मिली है। मैं जब चुनाव में खड़ा हुआ था, उससे पहले से मांग कर रहा था। मैं बजट के लिए इसलिए भी धन्यवाद करता हूं कि माइक्रो लैवल पर इतना सोचा गया है। मुझे नहीं लगता कि इतना कभी रेलवे अधिकारियों ने सोचा होगा लेकिन माननीय मंत्री जी ने सोच कर बहुत कुछ किया है। मालगाड़ियों को समय सारणी के अनुसार चलाना, गाड़ियों से मल-मूत्र का डिस्चार्ज समाप्त करना, छोटी बात नहीं है। माननीय प्रधानमंत्री जी स्वच्छ भारत अभियान की घोषणा कर चुके हैं। इसे लेकर गाड़ियों में मल-मूत्र के डिस्चार्ज समाप्त करना, रेल परियोजना को अगले तीन-चार वर्षों में पूरा करना, रेल संपर्क व्यवस्था खास तौर से जयगढ़, दिघी, महाराष्ट्र के रेवस बंदर, पारादीप, लोको फैक्ट्री, राज्य सरकार के साथ संयुक्त उद्यमों का सृजन करने की अनुमति आदि तकनीकी चीजें आई हैं। दिव्यांग खास तौर से ब्रेल लिपी की बात कही गई है यानी जो अंधा है उसे ब्रेल लिपी की मदद से जानकारी मिलेगी। सीनियर सिटिजन के लिए एस्कलेटर होंगे, गाड़ियां होंगी। ऊर्जा क्षेत्र में 3000 करोड़ की बचत, अनारक्षित यात्रियों के अंत्योदय, दीन दयाल की व्यवस्था, हमसफर, तेजस, उदय नाम की ट्रेन और जननी सेवा बजट में है। आज महिला दिवस है, महिला जागृति वर्ष मनाया जा रहा है, माननीय रेल मंत्री जी ने जननी सेवा की बात कही है। अगर मां के साथ बच्चा होता है तो उसकी क्या जरूरतें होती हैं, उसे दूध मिलना चाहिए, गर्म मिलना चाहिए या ठंडा मिलना चाहिए, खाने की क्या चीजें मिलनी चाहिए। इतनी छोटी चीजें जिस मंत्री ने सोची हैं, उसकी जितनी सराहना की जाए कम होगी।

मुझे जो फंक्शनल चीजें दिख रही हैं, उनके बारे में बताना चाहता हूं। आरपीएफ, रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स, यूपीएससी के अधिकारीगण हैं। आईपीएस अधिकारी को उनके ऊपर लाने का सोचा है। 82 बैज के आईपीएस के अधिकारी 80 बैज के आईपीएस अधिकारी से ऊपर होगा। क्यों? इसके लिए होम मिनिस्ट्री और आप की मिनिस्ट्री में जो झगड़ा चल रहा है, इसे जल्दी खत्म करना चाहिए और आरपीएफ अधिकारियों को न्याय देना चाहिए।

सुरक्षा की व्यवस्था में हमने रेलवे की प्रोटेक्शन के लिए कमांडो फोर्स बनाई। मुम्बई सॉफ्ट टार्गेट है लेकिन कमांडो की ट्रेनिंग हरियाणा में करेंगे और फायरिंग की ट्रेनिंग शोलापुर में करेंगे। मेरी मांग है कि इसे एक ही जगह किया जाए। इस तरह की दिक्कतें क्यों हो रही हैं? आपने देखा है कि जितने भी बम विस्फोट मुम्बई में हुए हैं, रेल में हुए हैं। सॉफ्ट टार्गेट है, यह कोई छोटी बात नहीं है। आपको आरपीएफ वालों को यहां लाना पड़ेगा। आप उनकी ट्रेनिंग शोलापुर में कीजिए ताकि कमांडो और फायरिंग की ट्रेनिंग एक ही

जगह मिल सके क्योंकि फायरिंग रेंज यहां है, हरियाणा में नहीं है। आप खुली जगह को कमर्शियल यूज कीजिए।

राज्य सरकार ने फोर्स वन किया है, रेलवे पुलिस प्रोटेक्शन को भी इस तरह से फोर्स वन करना चाहिए। मुम्बई पोर्ट्स उनकी स्वयं की रेल है। मैंने पहले भी सुझाव दिया था, मुम्बई पोर्ट्स की रेल जाती है, अब इसका इस्तेमाल न तो मुम्बई पोर्ट्स कर रही है और न हम कर रहे हैं। कोस्टल रेलवे कारपोरेशन बना है। मैं आपसे विनती करता हूं कि मुम्बई रेलवे में जो कोस्टल रेलवे कारपोरेशन बना है, इसके साथ ज्वाइंट वैंचर कीजिए ताकि दिन में यात्री जा सकें और रात में मालगाड़ियों के लिए इस्तेमाल कर सकें। मुम्बई में 75 लाख लोग रोज लोकल ट्रेन से यात्रा करते हैं। उनकी सुविधा के लिए मेरी यह मांग है।

मुम्बई में बारिश होने से कभी-कभी घंटों तक गाड़ियां चलना बंद हो जाती हैं, स्टेशनों के बीच में खड़ी हो जाती हैं। पुरुष तो नीचे उतर जाते हैं लेकिन महिलाओं क्या करें? गर्भवती और बुजुर्ग महिलाएं उतर भी नहीं पाती हैं। मेरी आपसे मांग है कि महिलाओं के कोच स्पेशल बनाए जाएं जिसमें टाएलेट की व्यवस्था हो ताकि महिलाओं को सुविधा मिल सके।

तीसरी बात यह है कि हमारा जो नांदेड़ का स्टेशन आता है, वह सेन्ट्रल रेलवे तक आता है। बहुत सालों से मांग चल रही है। उसे साउथ सेन्ट्रल में भेजा गया है। उसकी वजह से यह होता है कि वहां उन्होंने पिछले साल स्पेशल 150 ट्रेन्स चलाई और महाराष्ट्र को केवल 15 दीं। क्यों? उनका सारा ध्यान उधर होता है और उनका कोई विरोध नहीं है।

इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि नांदेड़ का जो स्टेशन है, वह सेन्ट्रल रेलवे के अंदर लाइए ताकि लोगों को सुविधा मिले। आपने आयुष सेवा रेल के अस्पताल में शुरु की, फंड की बात कही है, एम.पी. लैड की बात कही गई है। मैं उन 124 में से एक हूं जिसने लिखकर दिया कि एम.पी.लैड फंड रेल के अस्पताल में लांड्री के लिए लिया जाए, स्वच्छता के लिए लिया जाए।

कल तक हमारे पास रेल के खिलाड़ी बहुत माहिर थे। आज खेल नहीं होता है और जो क्लास थ्री और क्लास फोर्थ की नौकर भर्ती होती है, वहां भी लोकल भर गये हैं। नौकर भर्ती में पहले डीओपीटी की भी गाइडलाइन्स थीं। आज ऐसी अवस्था है कि रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड में सारा रिक्रूटमेंट बाहर से हो रहा है। उसके लिए लोगों के मन में अशांति है।...(व्यवधान) मैं अपनी बात समाप्त ही कर रहा हूं। ...(व्यवधान)

छत्रपति शिवाजी महाराज हमने स्टेशन को नाम दिया लेकिन उनका स्टेचू नहीं लगाया। मैं आपसे मांग करता हूं कि जल्दी से जल्दी स्टेचू लगाया जाए और जो हमारे रिटायर्ड आर्मी ऑफिसर होते हैं, जो हमारे जवान हैं, उनको रेलवे की पुलिस फोर्स में अगर जगह दे देंगे क्योंकि 35 साल में वह रिटायर होता है। उसको रेलवे पुलिस में रखिए। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। जनकल्याणकारी बजट लाने के लिए देश के प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी का और रेल मंत्री आदरणीय सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी का मैं हृदय से धन्यवाद करना चाहता हूं कि यह जो बजट आया है, इस रेल बजट में जहां भविष्य का सपना तो है ही बल्कि यह वर्तमान को भी सुविधाजनक बनाने के सार्थक प्रयास हमारे माननीय मंत्रियों के द्वारा किये गये हैं। हमारे पूर्व के सभी साथियों ने मंत्रालय के द्वारा इस बजट में जो जनकल्याणकारी योजनाएं बनाई जा रही हैं, उन योजनाओं के बारे में बताया गया। इस बजट में जहां बुजुर्गों के लिए 50 प्रतिशत आरक्षण यानी लगभग 120 बर्थ उपलब्ध होंगी, वहीं बुजुर्गों के लिए स्टेशंस पर एसकैलेटर्स और लिफ्ट्स की संख्या बढ़ाये जाने का परिणाम क्या हुआ है, मैं इस बजट के आने के बाद झांसी के प्लेटफॉर्म पर खड़ा हुआ था। वहां पर मैंने बुजुर्गों की जो चर्चाएं सुनीं, ये जो सुविधाएं रेलवे बजट में बढ़ाई जा रही हैं, इसके लिए बुजुर्गों ने हृदय से धन्यवाद दिया है। दिव्यांगों के लिए जो विशेष शौचालय और व्हील चेयर जैसी सुविधाओं के लिए उनको धक्के खाने पड़ते थे, अब उनको धक्के नहीं खाने पड़ेंगे। जो दिव्यांगी यात्री हैं, उनके लिए ऑनलाइन व्हील चेयर की बुकिंग होगी और दृष्टिबाधितों के लिए ब्रेल एंड बैड सवारी डिब्बों की जो घोषणा हुई है, इसका पूरे देश में और हमारे दृष्टिबाधितों ने हृदय से स्वागत किया है। उनके लिए रेल मित्र सेवा शुरु की गई है और बैटरी चालक कराये जाने का वास्तव में दिव्यांगों के लिए एक समर्पित बजट है। रेलवे स्टेशंस पर सौ वाइ-फाइ सुविधा उपलब्ध कराने और आगे चलकर सौ स्टेशंस पर प्रयास किये जा रहे हैं, यह वास्तव में सराहनीय कदम है। कुलियों के लिए जो सहायक का दर्जा दिया गया है, इससे कुलियों के मन में एक सम्मान की भावना आई है और उनको नयी वर्दी दिये जाने से भी उनके अंदर काम करने की भावना बढ़ेगी और इसके साथ साथ जो सामूहिक बीमा सुविधा देने का जो सरकार ने विचार किया है, इससे उनके परिजनों के मन में भविष्य के प्रति एक निश्चिंतता का भाव आ रहा है।

महोदय, पिछले दिनों समाचार पत्रों में इस तरह के समाचार पढ़ने को मिले कि कोई महिला ट्रेन में यात्रा कर रही है, उसके बच्चे के लिए दूध उपलब्ध नहीं हो रहा था तो उसने एसएमएस से रेल मंत्री जी को ट्वीट किया और अगले स्टेशन पर रेलवे स्टेशन का प्रबन्धक उस महिला के बच्चे के लिए दूध पाउडर और बिस्किट लेकर स्वयं उपस्थित हुआ। यह अच्छे दिनों की शुरूआत नहीं है तो क्या है? इसी तरह से कई बुजुर्ग यात्री यदि बीमार हो जाते हैं और रेल मंत्री जी को ट्वीट किया तो अगले स्टेशन पर स्टेशन प्रबंधक डॉक्टरों को लेकर खड़ा है। यही अच्छे दिनों की शुरूआत है कि रेल मंत्रालय के द्वारा जो सराहनीय प्रयास किए जा रहे हैं, इनका पूरे देश में सर्वत्र स्वागत किया जा रहा है।

महोदय, मेरे क्षेत्र की ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन बरसों पुरानी योजना है। यह हमारे 6-7 सांसदों को जोड़ने वाली योजना है। इस रेल लाइन पर आजादी के 68 साल बाद पहली रेल लाइन चलना शुरू हुई है जो झांसी से चलकर टीकमगढ़ तक आती है। एक माह पहले रेलवे लाइन का विस्तार पूरा हो चुका है। पूरी रेल चलाकर छतरपुर तक इसका ट्रायल पूरा हो चुका है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि सीआरएस इंसपेक्शन के काम को शीघ्रातिशीघ्र कराकर इस ट्रेन को छतरपुर तक बढ़ाया जाना चाहिए। पन्ना टाइगर फॉरेस्ट रिजर्व एरिया के कारण रेल का कार्य बाधित हो रहा है, तो वहां एक सुरंग बनाकर या ऊपर से ब्रिज बनाकर इस ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन के कार्य को पूरा किया जाना चाहिए। हमारे क्षेत्र में बुंदेलखंड बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। पूर्ववर्ती सरकारों के समय कोई काम नहीं किया गया केवल घोषणाएं की गयीं। युवा नेता उस क्षेत्र में जाते थे, लेकिन वहां कोई काम नहीं हुआ। हमारी सरकार आयी है तो वह काम करेगी। मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि पिछले 68 बरसों में एकमात्र ट्रेन चलना शुरू हुई है। अभी खुजराहो से छतरपुर-टीकमगढ़ और यहां से आते हुए भोपाल-इंदौर तक एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाए जाने से हमारे प्रदेश के बंधुओं को, बुंदेलखंड के बंधुओं को भोपाल जो कि मध्य प्रदेश राज्य की राजधानी है, शासकीय कार्य के लिए जाने में सुविधा हो सकेगी, वहीं टीकमगढ़-छतरपुर-बुंदेलखण्ड के छात्र बड़ी संख्या में इंदौर पढ़ने के लिए जाते हैं, उनको ट्रेन की सीधी सुविधा हमारे क्षेत्र से प्राप्त हो सकेगी।

इसी तरह से हमारे क्षेत्र से लोग मजदूरी करने के लिए हरियाणा-दिल्ली- पंजाब जाते हैं। छतरपुर से एक ट्रेन मजदूर एक्सप्रेस ट्रेन दिल्ली तक चलाई जानी चाहिए जिससे कि हमारे यहां के मजदूर सीधे यहां तक आ सकें। बुंदेलखंड में मिनरल्स बड़ी मात्रा में उपलब्ध होते हैं। यहां रेल सुविधा बढ़ाने से रोजगार के अवसरों का सृजन होगा। छतरपुर बुंदेलखंड का एक प्रमुख उद्योग क्षेत्र है, जहां रोजगार के अवसरों को बढ़ाने के लिए रेल कोच फैक्टरी बनाए जाने की आवश्यकता है। इसी तरह से टीकमगढ़ में रेलवे का विश्वविद्यालय एवं प्रशिक्षण केंद्र खोले जाने से क्षेत्र का शैक्षणिक एवं औद्योगिक विकास होगा। हमारे क्षेत्र में डुमरा स्टेशन है। डुमरा स्टेशन के नजदीक शिंगपुर स्थान है, जिसे छोटा जलियावाला बाग कहा जाता है। आजादी के समय बडी संख्या में देश की स्वतंत्रता के लिए उस क्षेत्र के लोग एकत्रित हुए थे जहां ब्रिटिश शासनकाल में गोली चलाई गई थी और सैकड़ों की संख्या में लोग शहीद हुए थे। वहां 15 अगस्त के अवसर पर इस शहीद स्थली पर जाने के लिए डुमरा स्टेशन से शिंगपुर जाने के लिए क्योंकि पहले वहां स्टापेज था लेकिन अब वह स्टापेज बंद कर दिए गए हैं अतः ऐसी शहीद स्थली पर जाने के लिए मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि पूर्व के समान डुमरा स्टेशन पर पुनः स्टापेज प्रारम्भ किया जाए। टहरका स्टेशन पर भी पहले ट्रेन रुकती थी, वह स्टापेज बंद कर दिए गए हैं। ये स्टापेज पुनः प्रारम्भ

किए जाने चाहिए। हमारे क्षेत्र में औरछा एक महत्वपूर्ण पर्यटन केंद्र है। सम्मानीय प्रधानमंत्री जी ने भी मन की बात में औरछा पर्यटन केंद्र के बारे में उल्लेख किया था। इस पर्यटन केंद्र के स्टेशन पर सभी गाड़ियों का स्टापेज दिया जाना चाहिए। औरछा, निवाड़ी और हरपालपुर के दो नम्बर प्लेटफार्म के विस्तार के साथ फुट ओवर ब्रिज और तीन स्टेशनों के बाद रेलवे ओवर ब्रिज बनाए जाने की आवश्यकता है। हमारा एनएच-76 आगरा, मिर्जापुर मार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग होने के कारण यहां बहुत बार दोनों तरफ बड़े-बड़े जाम लग जाते हैं। मैं आपके माध्यम से अनुरोध करना चाहता हूं कि इन तीनों स्टेशनों के पास रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाना चाहिए।

महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हुआ अपनी वाणी को विराम देता हूं।

SHRI PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR): Hon. Chairman, today is a great day for me that I could greet Hon. Venkaiahji for his announcement that Bhubaneswar is the first capital of the country – we have been requesting for this and you have honoured us – to be the first smart city of the country.

Therefore, I would like to tell you that we are also grateful to Shri Suresh Prabhuji and Shri Manoj Sinhaji. You have very good Ministers. I request you that the way you have declared Bhubaneswar as Smart City, you can declare Puri and Bhubaneswar as the world class station for our people and for our State. Your predecessors, the last Governments also announced but failed to do it. My hon. Chief Minister also requested you and our delegation met the hon. Minister Prabhuji when Shri Manoj Sinha was there. We had also requested that the word 'commitment' is the key to all success. We had demanded Rs 5,000 crore and according to your commitment, you have allotted Rs 4,862 crore. You have committed and done the needful for the first time in the history of Railway Budget.

For your kind information, Odisha has been highly neglected since the time of Independence till today. For the first time, hon. Minister, according to the demands of our Chief Minister Shri Patnaik, all the MPs and also the delegation headed by the hon. Speaker of Odisha. I was also in the delegation. I am grateful to you. I have nothing to comment. The only thing that I can request you is that for Smart City, we need Metro or Mono Rail to run from Cuttack to Bhubaneswar, from Bhubaneswar to Khurdha, which is the cultural and historical Capital, from Khordha to Puri and Konark via Jatni. By that, we can promote the world class tourism. By that, we can promote the economy. There are three world heritage sites in Odisha, nowhere else in the globe. One is the biggest temple of the globe that is Shri Mandir at Puri, another is the Lingaraj Mandir, the greatest Shiva temple and the third is Konark. Within a radius of 60 kilometres, there are three

world heritage sites. With this Metro or Mono Rail, not only our State would be developed, but it will also help in promoting the economic condition of the country. We are talking about Vibrant India and Digital India. So, we should make it.

Then my last request that I would make to Shri Venkaiah Naidu is that you and the hon. Prime Minister Modiji started your election campaign from Puri. Because of the blessings of Lord Jagannath, you people could come to power. The hon. Prime Minister has already announced a bullet train. I appreciate that you have already declared a bullet train from Ahmedabad to Mumbai which would take hardly one hour. That is Prime Minister's State and I appreciate that. But a bullet train should have been run from Delhi to South India. So, when you started your election campaign to honour the people of Odisha and also got the blessing of Lord Jagannath, I request that you should start the bullet train from Bhubaneswar to Delhi. Our State has demanded and nobody is hearing it.

For the first time, you are sanctioning about R. 50,000 crore. Therefore bullet train is not a very big thing and I am very hopeful about it.

Dr. Kulamani Samal, my hon. Colleague has demanded that the train which runs from Puri and goes up to Paradip should have been named after the renowned poet Sarala Devi to promote the culture and language of Odisha. It should be called the Sarala Devi Superfast Train.

Another request is that in one place, Bhushandpur which is the biggest village of the State the platforms should be according to the needs of the people. I think, to promote it, you can sanction good money.

I am also grateful that you have already sanctioned my request to Sitaram Kesari Chhaka. The money has already been allotted but the work has not yet started. Kindly start it. Kindly start the work on Khurda-Bolangir line also which is the only line from west to east in Odisha. It should have been started on a war footing. Our Chief Minister Shri Naveen Patnaik has sanctioned 50 per cent out of our State Exchequer and has also given free land. This is the only railway line that

is linking the State from west to east through adivasi, downtrodden and poor people's areas. It goes through KBK. It should have been started on a war footing.

Another part you can examine is that it is not being executed properly and therefore money is also returned. This time, whatever money has been sanctioned must be utilised. It should be executed in time. So, you do it in time.

मैं क्या कहूं आप लोगों को, मैं क्या गुजारिश करूंगा, यह उड़िया के कल्चर को आप भूल नहीं सकेंगे, ऐसा कल्चर विश्व में नहीं है। Nowhere in the world exists a more richer culture than that of Odisha, Respect our culture and then only you will flourish.

श्री एम. वैंकैय्या नायडू : सभापति जी, जगन्नाथ जी की दया और अनुग्रह से हम यहां तक पहुंच गए, इसलिए सबसे पहले जगन्नाथ जी की पुरी को हमने हेरिटेज सिटी के रूप में घोषित किया है। यह मैं आपको याद दिलाना चाहता हूं। उसके बाद भुवनेश्वर आया, किसी ने सोचा भी नहीं, लेकिन भुवनेश्वर स्मार्ट सिटी में आया। इसका श्रेय मुझे नहीं जाता है, इसका श्रेय आप लोगों को जाता है क्योंकि आप लोगों ने वहां मेहनत की, वहां के जनप्रतिनिधि, वहां के अधिकारीगण, वहां की जनता, सभी ने मिलकर अच्छा प्रपोजल भेजा और जगन्नाथ जी की कृपा के कारण वह पहले नम्बर पर आ गया।

श्री गोपाल शेट्टी (मुम्बई उत्तर) : धन्यवाद सभापति जी। वर्ष 2016-17 के लिए एक अच्छा रेल बजट सम्माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी ने प्रस्तुत किया है, इसलिए मैं उनका अभिनन्दन करना चाहूंगा। मैं ज्यादा अभिनन्दन इसलिए नहीं करूंगा कि पूरे विपक्ष ने उनका अभिनन्दन किया और मीडिया के लगभग सारे लोगों ने उनकी सराहना की है। 26 फरवरी के दो दिन पहले जब मीडिया के लोगों ने मुझसे पूछा कि मुंबई शहर के लिए आप क्या मांगना चाहते हैं, तो मैंने कहा कि मुंबई शहर के लिए मैं बहुत कुछ नहीं मांगूंगा क्योंकि एमयूएआरसी के माध्यम से बहुत से छोटे-छोटे काम हो रहे हैं। खासकर मेरे क्षेत्र में - बोरीवली, कांदीवली, मलाड, दहिसर परिसर में छोटे-छोटे काम बहुत बड़े पैमाने पर हो रहे हैं, लेकिन हर साल मुंबई में जो 3500 लोग गिरकर, कटकर, क्रॉसिंग करते समय मरते हैं, उनकी आत्मा को शांति मिले और नई घटनाएं न घटें, इसलिए एलिवेटेड कॉरीडोर की बहुत मांग है। रेल मंत्री जी को इसकी घोषणा करनी चाहिए और साथ ही यह किस तरह से होगा, कब होगा, इसके बारे में भी बोलना चाहिए। यह बात मैंने बजट से पहले कही थी। मैं फिर एक बार इस बात को दोहराता हूं। बजट के बारे में रेल मंत्री जी जब कल अपना भाषण करेंगे, तब इसका खुलासा हो, मैं यह मांग करना चाहूंगा। साथ ही, एलिवेटेड कॉरीडोर बनने में बहुत समय लगेगा, उस बीच के समय में कोई अन्य उपाय-योजना करते हुए, मुंबई शहर के लोगों को दिलासा मिले, इसके लिए मनोज सिन्हा जी, आपको प्रयास करना चाहिए। रेल प्रवासी संघ के लोग कहते हैं कि टाइम टेबल में अगर हम फेरबदल करते हैं तो 30 प्रतिशत ज्यादा सुविधा हम लोगों को दे सकते हैं, ऐसी उनके पास एक प्लानिंग है। इसके लिए पिछले बजट में रेल मंत्री जी ने भी यह बात कही थी, लेकिन वह अभी भी इंप्लीमेंट होती नहीं दिखाई देती है।

मैं चाहूंगा कि मुम्बई रेल प्रवासी संघ के लोगों के साथ आपको तुरंत बैठक करनी चाहिए और उनके पास क्या योजना है, उस बारे में विचार करके आपको आगे बढ़ना चाहिए। हमारे रेलवे के अधिकारियों की एक मानसिकता बन गई है कि वे जो सोचते हैं वही होना चाहिए। मुझे लगता है कि हमारी सरकार को अब इस बारे में अलग सोच रखनी चाहिए और उनकी मानसिकता को बदलना चाहिए। जिससे मुम्बई शहर के लोगों को और सुविधा मिल सके।

मैं रेल मंत्री जी से यह भी चाहूंगा कि बी.पी.टी. के बारे में नितिन गडकरी जी ने जो निर्णय लिया है, वह बहुत साल बाद एक अच्छा निर्णय लिया गया है कि सभी झोंपड़पट्टीवासियों को महाराष्ट्र सरकार के रूल्स के मुताबिक पर्याय जगह दी जाएगी। रेलवे में भी इस तरह का इश्यू लम्बे समय से लम्बित है। मैं चाहूंगा कि एक सरकार में दो विभागों के अलग-अलग कायदे होने से गड़बड़ी हो सकती है। हम भारतीय

जनता पार्टी के लोग तो मानते हैं कि एक देश, एक प्रधान और एक विधान। इसलिए रेलवे को भी इस बारे में निर्णय करके मुम्बई शहर में रेल पटरी के बगल में जो बड़े पैमाने पर लोग बसे हुए हैं, उन्हें न्याय देना चाहिए।

रेलवे के स्टॉल्स के बारे में दो साल पहले भी मुम्बई के हम सभी सांसदों ने कहा था कि पिछली सरकार ने 2010 के कायदे के हिसाब से 50-50 या 100-100 स्टॉल्स जिनके पास हैं, उन सारे लोगों के लाइसेंस तो रिन्यू कर दिए, लेकिन जिनके पास एक, दो या तीन स्टॉल्स हैं, उन सभी का लाइसेंस कैंसिल करके रीटेंडरिंग कर दी। हम सबने कहा था कि जो बड़े लोग हैं, जिनके पास इतने स्टॉल्स हैं, उनका ठेका कैंसिल कीजिए और जिनके पास एक या दो स्टॉल्स हैं, उनका ठेका कैंसिल नहीं करना चाहिए। इसे लेकर इन छोटे वेंडर्स को सुप्रीम कोर्ट तक न्याय लेने के लिए जाना पड़ा। हम चुने हुए सांसदों से 20-20 और 25-25 लोग आकर कहते हैं, लेकिन रेल अधिकारी मानते नहीं हैं। सुप्रीम कोर्ट में जाने के बाद इन लोगों को न्याय मिला। अगर ऐसा ही होना है तो फिर यह लोक सभा किसलिए है, हम सांसद और सरकार किसके लिए है? इसका हमें जवाब मिलना चाहिए। मैं कहना चाहता हूं कि ऐसे दोषी अधिकारियों पर कार्रवाई करने के बारे में सोचना चाहिए।

मुम्बई शहर और बाकी जगहों पर जो टिकट वेंडिंग मशींस लगाने का एक अच्छा निर्णय रेल मंत्री जी ने लिया है। लेकिन इसमें भी ऐसा प्रावधान किया गया है कि मशींस लगाने का ठेका रिटायर्ड रेल अधिकारियों को दिया जाएगा। मैं मांग करना चाहता हूं और जनता के बीच भी मैंने कहा है कि रिटायर्ड लोगों को यह काम नहीं देना चाहिए, क्योंकि उन्हें तो पहले से ही पेंशन मिलती है। जो बेरोजगार हैं, उन्हें काम मिलना चाहिए। मैंने यह भी कहा था कि जो दिव्यांग हैं, उन्हें यह काम मिलना चाहिए। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने दिव्यांग लोगों के बारे में निर्णय लिया। लेकिन केवल दो प्रतिशत आरक्षण उनके लिए तय किया है। यह बहुत पुराना कायदा बना हुआ है जो बाबा आदम और अंग्रेजों के समय का बना हुआ है और उसी पर आप अमल कर रहे हैं। यह दो प्रतिशत बहुत कम है और ऐसे लोगों की संख्या बहुत ज्यादा है। इसलिए मैंने आपको पत्र लिखकर मांग की है कि कम से कम यह कोटा 20 प्रतिशत होना चाहिए। बचे हुए जो 80 प्रतिशत हैं, उनमें देखिए कि 20 प्रतिशत रेलवे के जो रिटायर्ड अधिकारी हैं, जिनकी दयनीय स्थिति हो गई है, उन्हें देंगे तो कोई हर्ज नहीं है। बाकी के सारे स्टॉल्स बेरोजगार युवकों को मिलने चाहिए।

मैं एक बात और कहना चाहूंगा। बुलेट ट्रेन जो मुम्बई-अहमदाबाद रूट के लिए प्रस्तावित है, कई लोग इस बारे में टीका-टिप्पणी करते हैं। इससे हम जैसे लोगों को वेदना होती है। यह प्रपोजल कोई नरेन्द्र मोदी जी नहीं लेकर आए हैं। मुम्बई वी.टी. से लेकर दिल्ली तक का जो फ्रेट कॉरिडोर बन रहा है, उसका

80 प्रतिशत काम पूरा हो गया है। इस ट्रैक पर नई ट्रेन चलने से लोगों को और सुविधा होगी। इसके अलावा आने वाले दिनों में अन्य राज्यों और शहरों में भी इसे शुरू किया जा सकता है। इसके लिए पैसा भी जापान दे रहा है, हम अलग से बजट में इसके लिए कोई प्रावधान नहीं कर रहे हैं। इसलिए इस बारे में देश के लोगों के सामने एक स्पष्ट चित्र जाना चाहिए और विस्तार से इसका खुलासा रेल मंत्री जी को अपने जवाब में करना चाहिए।

सभापति जी, मैं दो मिनट और लेना चाहूंगा। मुम्बई शहर में हर साल 3500 लोग रेल दुर्घटनाओं में मरते हैं। उनकी आत्मा बहुत दुखी होती है। हम यहां आठ घंटे से अपनी बारी की प्रतीक्षा कर रहे हैं। इसलिए मुझे कम से कम आठ मिनट बोलने का मौका तो देना चाहिए।

मैं मुम्बई शहर के लिए कोई नई मांग नहीं करना चाहता। मुम्बई के लिए रेलवे के पास पैसा कैसे आए, इस बारे में कुछ कहना चाहूंगा। मनोज सिन्हा जी, मुम्बई शहर में रेलवे का रिडवलपमेंट पूरे स्ट्रक्चर का करना पड़ेगा। उसके साथ-साथ सभी स्टेशंस का भी रीडवलपमेंट का प्लान है। महाराष्ट्र में पहले कांग्रेस पार्टी की सरकार थी। उन दिनों रेलवे में तीन एफ.एस.आई. की मांग कर रहे थे। वह फाइल पड़ी हुई है। महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री तुरंत निर्णय लेते हैं। अगर ये तीन एफ.एस.आई. हमें मिलते हैं तो सारे रेलवे स्टेशंस रीडवलप्ड हो जाएंगे। इस कारण इसमें बड़े पैमाने पर पैसा आएगा। इसलिए मेरी मांग है कि इस पर तुरंत निर्णय लिया जाए।

जो वेलांगनी ट्रेन पिछली बार हमने शुरू किया था, उसे कंटीन्यू करें। वह सप्ताह में दो-तीन बार कैसे चले, उस बारे में विचार करें। एक ट्रेन आपने बोरीवली से वाया वसई-दीवा लाइन से मंगलौर तक चलाई। यह ट्रेन महाराष्ट्र, गोवा, कर्नाटक और केरल चार राज्यों से गुजरती है और वहां की जनता को इसका लाभ मिलता है। यह ट्रेन सप्ताह में दो या तीन चले, उस बारे में भी आप विचार करें।

मैं चाहूंगा कि राज्य सरकारें भी सामने आकर रेलवे में अपना योगदान दें और कई राज्य सरकारें ऐसा कर भी रही हैं। मैं चाहूंगा कि महाराष्ट्र सरकार के साथ आप बैठकर मुम्बई और महाराष्ट्र को जो-जो सुविधाएं चाहिए आने वाले दिनों में, इस बारे में उसका भी सहयोग लीजिए। इसके अलावा पब्लिक पार्टिसिपेंट के माध्यम से भी बहुत बड़ा काम हो सकता है और इसे गति देनी चाहिए।

मैं अंत में एक बात और रेलवे के फायदे के लिए बताना चाहूंगा। जो प्राइवेट पार्टिसिपेंट्स हैं, बहुत बड़े दाता हैं। आप एल.आई.सी. से अगर पैसा लेंगे तो ब्याज के साथ उसे वापस देंगे। मुझे एक व्यक्ति मिला, वह गुजरात में एक स्टेशन पर 200 करोड़ रुपए खर्च करना चाहता है। वह गुजरात में सिर्फ एक स्टेशन पर दो सौ करोड़ रुपया खर्च करना चाहता है, वह भी फ्री में, ऐसे ही बहुत सारे लोग पैसा देना चाहते हैं...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Now nothing would go on record.

… (*Interruptions*)… *

**SHRI JHINA HIKAKA (KORAPUT): I express my views on Railway Budget 2016-17. It is interesting to note that this time Railway Budget has been based upon the intension to modernize the system. It is a passenger friendly budget focusing upon the installation of mobile charging facility at all stations, wi-fi connections, baby food in trains, bar coded tickets, vacuum bio-toilet, built-in dustbins, Deen Dayal Coaches, GPS based digital display, 24 hours helpline number, etc.

I am thankful to the Minister of Railways, Shri Suresh Prabhu that in this budget, there is provision for doubling and electrification of the route from Singapore road to Koraput and from Koraput to Jagdalpur in Odisha. This route will be immensely helpful for the people of the Southern Odisha, especially to the tribal people. It is a matter of pleasure that the new Rail lines like Jayapur to Malkanagiri and from Jayapur to Nabarangpur in Odisha have been sanctioned. We hope the Government would take steps to expedite the construction for laying the same rail lines to meet the aspirations of the people of my region.

However, I would also draw the attention of Railway Minister towards the following demands of the people of my region: to introduce a second passenger train to run from Koraput to Bhubaneswar; to introduce a link express from Koraput to New Delhi; to initiate the laying up of new rail line from Thiruwali to Gnupur in Odisha; to lay a new rail line from Rayagada to Gopalpur; to shift the rail station from market side to the town side at Maniguda Rail Station in Koraput region of Odisha; and to declare Rayagada as a new Railway division.

I am also of the view that along with the modern facilities, the security for passengers including women should be given importance. The food being served

* Not recorded.
** Speech was laid on the Table.

in the trains should also be in the standard parallel to the proposed modernization of Railways.

However, I wholeheartedly support the budget and urge upon the Minister to take action to spread rail transportation facilities in the undeveloped as well as in tribal areas to bring the people to mainstream society.

PROF. A.S.R. NAIK (MAHABUBABAD): Sir, I thank you for giving me this opportunity to express my views on the Railway Budget presented in this august House by our hon. Minister of Railways. Before expressing the views on the Budget, I convey my heart-felt greetings to all the women colleagues on the occasion of the International Women's Day.

Our Party is already in favour of the budget and we appreciate the new innovations and more facilities which have been provided to passengers. It is a welcome thing. In my Constituency which is in Telangana, there is reservation for the upliftment of SC/ST on the basis of their predominant population and their socio-economic conditions. Nearly 134 parliamentary constituencies are reserved for SCs/STs but there is no special provision or privilege in the General Budget or the Railway Budget or in MPLAD for their over all development. So, I do not know how they are going to reach their expectations. They are suffering since long.

My constituency is a reserved constituency for tribal where seven Assembly segments are there. Out of seven, six are reserved for the tribals. There are a few demands and requests from the tribals. Already my constituency is a disturbed constituency. The adivasis are facing many problems in my constituency. But their minimum demands have not been considered by the Railway Minister. For the last two years, I am trying for that. I have approached him personally also.

The first demand is for a new line. It was sanctioned in the year 2013-14. It is a new Railway line from Manuguru to Ramagundam which covers 180 villages in four districts. It is called a coal corridor. There is Medaram festival which is a tribal's festival celebrated in Yettu Nagaram but there are no facilities. Nearly 4000 buses are run for this. So the line which was proposed for tribal constituency should be given.

The second line is from Bhadrachalam to Kovvuru. Nearly 100 kilometres distance will be reduced if this line is constructed from Secundarabad to Vizag. It

is a very convenient railway line. Another request is for a new line from Pandurangapur to Sarapaka, Bhadrachalam which is a pilgrim centre. Sitaram Swamy Devalaya is there and it is visited by millions of people every year. Late Sri Bangaru Laxman the then Minister laid a foundation stone for this line. I would request the Minister to consider this issue. It is a question of only 13 kilometres. The foundation stone was laid by late Sri Bangaru Laxman, the then State Minister. But still it is pending.

Then I would request you to re-introduce a passenger train in between Dornakal and Yellendu. The coal mines are there and they require goods trains. But the Railways is unable to re-start this train.

Sir, my another request is that in the State Re-Organisation Bill it was mentioned that a Railway Coach Factory would be commissioned in Kazipet. That project is still pending. I would like to request the hon. Railway Minister to kindly to give preference to this project. If the Government fulfils its commitment, then only they can expect something from the people. Thank you.

श्री सी.आर.चौधरी (नागौर) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। सबसे पहले मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा, जिन्होंने एक विजनरी, एक डाइनेमिक और इस प्रकार बजट दिया है, जो आम व्यक्ति के काम आ रहा है तथा आम पैसेंजर्स को किस प्रकार सुविधाएं दी जा सकती हैं, इसलिए उनके विजन को प्लस हमारे दोनों मंत्री, श्री सुरेश प्रभु और श्री मनोज सिन्हा जी का मैं हृदय से बहुत आभार प्रकट करता हू कि किराये का एक पैसा भी बढ़ाये बगैर उन्होंने इतना शानदार बजट पेश किया है, जिसमें सारे क्षेत्रों और सारे राज्यों का पूरा ध्यान रखा गया है, इसके लिए मैं इन्हें बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

महोदय, क्योंकि रेलवे को कहते हैं, Railways are the lifeline of the country. But in the last few years it was known as the political line. यानी इसके द्वारा दिल्ली में जमे रहने के लिए कई बार पोलिटिकल डिसिजन्स करते थे, झूठे वायदे कर देना, नई-नई घोषणाएं कर देना। वे जो बाते थीं, उनकी इस बजट में घोषणा न करके they believe in action. They believe in work. इसीलिए कहा जाता है कि अब बोलने की जरूरत नहीं है, अब काम बोलना शुरू होगा, हमारा काम बोलेगा। इसलिए मैं पुनः इन्हें एक बार फिर से हृदय से धन्यवाद देता हूं। चूंकि समय बहुत कम है, इसलिए मैं इस मौके पर सजेस्ट करना चाहूंगा कि आपने जो बजट पेश किया है, उसमें बच्चे से लेकर वरिष्ठ नागरिक तक Right from infants to senior citizens तक जो सुविधाएं दी हैं, महिलाएं के लिए भी सुविधाएं दी हैं और सारे वर्गों को ध्यान में रखकर आपने वर्ष 2016-17 का बजट बनाया है, वह बहुत ही शानदार बजट है। क्योंकि आम आदमी को क्या चाहिए, वह गाड़ी में बैठे तो साफ-सुथरी कोच मिले, जगह मिल जाए, टिकट की व्यवस्था हो जाए, आम आदमी ये सारी सुविधाएं चाहता है और वे सारी सुविधाएं आपने दी हैं।

महोदय, इस समय मैं आपको कुछ सुझाव देना चाहूंगा, क्योंकि बाकी इस बजट में हमारे सभी पक्षों के विद्वान साथियों ने बहुत कुछ बातें कही हैं। I just want to give some suggestions. The first thing is about decentralisation of power. आपने टेंडर वगैरह को डीसैन्ट्रलाइज कर दिया है, लेकिन एक चीज को डीसैंट्रलाइज जरूर करें कि रेल के स्टापेज का जो मामला है, विदइन दि जोन, एट लीस्ट जनरल मैनेजर के अंडर जो एक ही स्टेट में ट्रेन चल रही हो, एक ही जनरल मैनेजर के अंडर वह ट्रेन हो तो उसका स्टापेज कहां होगा। Why is he sending the file to the Railway Board? Why should it not be decided at the level of the General Manager? आज मुझे एक छोटे से रेलवे स्टेशन के लिए मंत्री महोदय को अप्रोच करना पड़ता है और श्री मनोज सिन्हा साहब को हमारे इलाके की सारी पब्लिक ने एक-दो स्टापेज के लिए अर्ज किया है। But that is a long process.

आपने कहने के बावजूद भी the file has come to the Railway Board but it has not been decided. मंत्री महोदय यहां मौजूद है, मेरा निवेदन है कि कृपया within the Zone, within the range of the General Manager, even it may be of Express Trains उसमें स्टापेज का उसी लैवल पर निस्तारण करना चाहिए। These files should not be sent to the Railway Board.

इसके अलावा recruitment should be time-bound. टाइम बाउंड रिक्रूटमैन्ट होना चाहिए। आज रेलवे के अंदर रिक्रूटमैन्ट टाइम से नहीं होने से काफी नुकसान हो रहा है।

मेरा थर्ड पाइंट यह है कि रेलवे की प्रोपर्टी पर काफी अतिक्रमण है। आपने अभी पांच से दस परसैन्ट जो इंकम का नवअर्जन का फार्मूला अपनाया है, जितने अतिक्रमण है, आप उन्हें हटवायें और उस प्रोपर्टी का सदुपयोग किया जाए। वास्तव में कोर्ट में अतिक्रमण पर पचासों सालों से केस चल रहे हैं, मैं समझता हूं कि गवर्नमैन्ट यह सोचे कि इसे सेल ऑफ किया जाए, डिस्पोज ऑफ किया जाए तो वह भी किया जा सकता है। इस पर आप एक कमेटी बनाकर निर्णय करें।

महोदय, 311 स्टेशंस पर आपने सीसीटीवी कैमरे लगाकर सुरक्षा का प्रबंध किया है। Why do you not do it for all the 408 stations? सारे एवन और ए कैटेगरी के सारे स्टेशंस को इस कैटेगरी में लाया जाए, उन सारे स्टेशंस में इसी साल यह व्यवस्था करें। क्योंकि 311 और 408 में ज्यादा फर्क नहीं है। बाकी स्टेशन वाले अनावश्यक रूप से सोचेंगे कि हमारे यहां इस साल क्यों नहीं किया? कपया इस सुरक्षा के लिए कुछ करें। दूसरा, रेलवे की जमीन में से कई नाले जाते हैं और अर्बन लोकल बॉडीज़ जो हैं, सफाई वगैराह कराने की जिम्मेदारी उनकी होती है। रेलवे और उनके आपसी अनबन से कई बार नाले ओवर फ्लो होते हैं, झगड़े चलते हैं, आपने देखा था, पर्वतसर के अंदर आपके सामने लोगों ने प्रॉब्लम्स रखी थीं। ऐसे ही हमारे डेंगड़ा के अंदर है कि रेलवे की जमीन में से नाले जा रहे हैं, लेकिन आगे जा कर उनकी कोई सफाई नहीं हो पा रही है। इसके ऊपर आपको ध्यान देना है।

I am now coming to the problems of my own constituency, Nagaur. सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद का पिटारा देना चाहूंगा कि बीकानेर-जयपुर इंटरसिटी का नाम लीलन कर दिया गया है, यह एक लोक देवता की घोड़ी के नाम पर किया है, इसके लिए आपको धन्यवाद देते हैं। दूसरा, 23 साल से पर्वतसर और मकराना के बीच में, एक ट्रेन बंद थी, 19 जनवरी को माननीय राज्य मंत्री महोदय आपने पधार कर उसको चालू करने का काम या, उसके लिए भी आपको धन्यवाद देते हैं। एक बैंग्लोर से बीकानेर जो ट्रेन चल रही है, उस ट्रेन का जो स्टॉपेज नागौर तक किया है, उसके लिए आपको धन्यवाद देते हैं। Nagaur Headquarters is having a population of more than 1.5 lakhs.

There was no stoppage earlier at that place. एक आपने जयपुर टू फुलेरा टू डेंगाणा तक जो डबल लाइन का निर्देश दिया है, उसके लिए भी धन्यवाद। ...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Please conclude. I have a long list of Members who want to speak.

SHRI C.R. CHAUDHARY: Sir, please allow me to speak for two minutes. I have been waiting for this opportunity to speak on the Railway Budget for the last four to five days. फुलेरा से डेंगणा तक जो किया, उसके लिए भी धन्यवाद। सबसे बड़ा है कि किशनगढ़ पर्वतसर के बीच में जो रेलवे लाइन आपने डिक्लियर की है, उसके लिए पूरे जिले की ओर से, पूरे राजस्थान की ओर से आपको हार्दिक धन्यवाद देते हैं। We want a new railway line between Nagaur and Didwana. वहां कोई रेलवे लाइन नहीं है, उससे आपको थोड़ा फायदा होगा क्योंकि राजस्थान में जिप्सम का सबसे बड़ा भण्डार है, वह जाइल है। वहां पर कोई रेलवे लाइन नहीं है। यदि यह रेलवे लाइन बनती है तो डायरेक्ट दिल्ली से जुड़ जाएगा। जितनी आपकी सीमेंट इंडस्ट्रीज़ हैं, वहां जिप्सम जाता है, लाइमस्टोन की दोनों माइंस वहीं हैं। इसी प्रकार से मेणता से पुष्कर जो है, यह रेलवे लाइन पहले की घोषित है, कृपया उसको बनवाने का कष्ट करें। मेरी सबसे बड़ी मांग है कि सराय रोहिल्ला से दिल्ली, जब से मैं आया हूँ तब से एक ही बात कहता हूँ कि इसको सातों दिन चलाया जाए और हरिद्वार तक चला दिया जाए। हम चार-पांच एमपीज़ ने मिल कर आप दोनों से निवेदन किया था कि कृपया ट्रेन नंबर 22482 को आगे चलाया जाए। Yashwantpur-Bikaner railway line is a great demand of the people residing in Bengaluru. इस ट्रेन को कम से कम चार-पांच ...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Nothing is going on record.

… (*Interruptions*)… *

* Not recorded.

श्री कांति लाल भूरिया (रतलाम) : सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे इस रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है। माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, वह निराशावादी है। मैं कांग्रेस पार्टी की तरफ से इसके विरोध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

सभापति महोदय, इस बजट में सरकार की तरफ से बढ़ा-चढ़ा कर कहा गया है। कहावत है कि पुरानी बॉटल में नई शराब डालने का काम इस सरकार ने किया है। रेल मंत्री जी ने लुभावना, जुमनेबाजी का बजट रखा है। अपनी कमी उजली बताने के लिए असफल कवायद भी उन्होंने की है। मैं उनको बधाई देता हूँ। लेकिन आज आज देश में स्थिति इतनी खराब है कि वहां पर सुविधा के नाम से जो बात की जा रही है और पिछले समय की यूपीए सरकार और उससे पहले कांग्रेस सरकार की रेलवे के मामले में जो व्यवस्था हुई थी, परंतु उस बात को भुला कर जो भी दिख रहा है, वह दो साल के अंदर ही हुआ है, 18 महीनों के अंदर ही हुआ है। यह कभी संभव हो सकता है? कोई जादू की छड़ी तो थी नहीं कि आपने घुमा दिया और सारा का सारा यथावत हो गया। ...(व्यवधान) सभापति महोदय, मैं सदन का और रेल मंत्री जी का भारतीय रेलवे के आदर्श के वाकये के बारे में याद दिलाना चाहता हूँ।

लाइफ लाइन ऑफ इंडिया यानी भारत देश की जीवन रेखा रेल है। इस आदर्श वाक्य का मतलब यह होता है कि रेलवे देश के उन इलाकों को देश की मुख्य धारा से जोड़े जो विकास की धारा से पिछड़े हैं, आदिवासी इलाके हैं, क्योंकि हमारे आदिवासी क्षेत्र की उपेक्षा हो रही है। जब सरकार की प्राथमिकता है कि आदिवासी क्षेत्रों में प्राथमिकता से रेल लाइन की बिछावट होनी चाहिए, पर आदिवासी क्षेत्रों में जो पुरानी योजनाएं थीं, उनको भी उन्होंने नजरंदाज किया है।

महोदय, रेल मंत्री अपने मंत्रालय के आदर्श वाक्य को ही भूल गए। मैं उन्हें याद दिला रहा हूं कि कैसे भूल गए, यह समझ के बाहर है। आदर्श वाक्य से यूपीए सरकार मध्य प्रदेश में, उससे जुड़े गुजरात, राजस्थान, उसमें यूपीए सरकार ने कई योजनायें आदिवासी क्षेत्रों की, वहाँ पर राजीव जी का सपना था कि आदिवासी क्षेत्रों को मुख्य धारा से जोड़ा जाए, उन क्षेत्रों को जोड़ने से विकास होता है, उद्योग बढ़ता है, मजदूरी मिलेगी, आवागमन होगा, मगर इस बात को छोड़कर, जब बड़ी-बड़ी महत्वपूर्ण योजनाएं लागू की थीं, आपके दाहोद से इंदौर, वह साढ़े सात सौ करोड़ की थी, आज वह 16 सौ करोड़ हो गई, उन्होंने उसे रोक रखा है। जब यूपीए सरकार थी, वह योजना गुजरात से चलते-चलते मध्य प्रदेश बार्डर पर आ गई थी, उसको भी उन्होंने छोड़ दिया। उदयपुर से धार 6 सौ करोड़ की योजना थी, आज वह 12-15 सौ करोड़ की हो गई। अब जो योजनाएं चल रही हैं, पैसा 500 करोड़, 1000 करोड़ रूपए लग गया, उस योजना में नाम मात्र का पैसा दिया है।...(व्यवधान) इससे आज वहाँ सब लोग परेशान हैं।

महोदय, अभी आज यहाँ पर राज्य मंत्री महोदय हैं, यहाँ पर इतनी महत्वपूर्ण चर्चा चल रही है तो रेल मंत्री जी को यहाँ पर उपस्थित रहना चाहिए था। रेल मंत्री जी उपस्थित नहीं हैं, हम किससे बात करें?...(व्यवधान) इसी तरह से इस बात को देखें कि डूंगरपुर, राजस्थान से लेकर बांसवाड़ा और रतलाम, वह रेलवे लाइन बांसवाड़ा-डूंगरपुर शुरू हो गई, पर जैसे ही एनडीए सरकार आई, माननीय नरेन्द्र मोदी, प्रधानमंत्री जी ने कहा था कि मेरी सरकार आने दो, मैं रेलवे इंदौर पहुँचा दूँगा, डूंगरपुर से रतलाम होती हुई उधर निकाल दूँगा। उन्होंने बड़े-बड़े आश्वासन दिए थे, अच्छे दिन लाने की बात कही थी, अच्छे दिन तो आए नहीं और वह योजना आज दम तोड़ रही है। इसकी क्या वजह है? क्यों आदिवासी क्षेत्रों की आप लोग उपेक्षा करते हैं? आपकी कथनी और करनी में बहुत बड़ा अंतर है, इस बात को आपको समझना चाहिए।...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, please address the Chair.

श्री कांति लाल भूरिया: महोदय, इसी तरह से उन्होंने कहा था कि हम रेलवे बजट में किराया नहीं बढ़ाएंगे। आपने बताया कि नहीं बढ़ाया, आपने कहा कि भाड़ा नहीं बढ़ाया। आपने पिछले समय में दरवाजे के पीछे से 11 बार किराया बढ़ाया। 11 बार डेढ़ साल में किराया बढ़ाया। आप रिकॉर्ड उठाकर देख लीजिए, अपने विभाग वालों से पूछ लीजिए। 11 बार आपने किराया बढ़ाया और रेल बजट पेश करते वक्त कहा कि हमने किराया नहीं बढ़ाया। आपके रेलवे प्लेटफार्म पर कोई वीआईपी आते हैं, शादी के बाद अपनी बहन-बेटी को छोड़ने जाते हैं, उसके टिकट का भी आपने दोगुना किराया बढ़ा दिया है। उसका भी आपने बढ़ा दिया है, रेलवे टिकट का बढ़ा दिया और देश की जनता को गुमराह करने के लिए यहाँ पर कहा कि नहीं, हमने कोई किराया नहीं बढ़ाया। आप इस तरह से देश की जनता को धोखा मत दीजिए। जनता सब जानती है, सब समझती है।...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Nothing is going on record.

… (*Interruptions*)… *

* Not recorded.

श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़) : महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।...(व्यवधान) हिन्दुस्तान के यशस्वी प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में आदरणीय सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा साहब ने जो जानदार और शानदार बजट पेश किया है, उसका मैं समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: The time is already over.

श्री चन्द्र प्रकाश जोशी : कुछ लोग हैं, जो इस देश में चाहे तो स्क्रैप बेचकर बजट लाए होंगे या फिर इस देश के हजार फीट...(व्यवधान) कांति लाल जी यह भूल गए कि सारा बजट इनका पवन बंसल जी ले गए।...(व्यवधान)अभी तक जितने बजट पेश हुए, उसमें या तो स्क्रैप बेचकर बजट लाया गया या फिर कोई आधारभूत ढाँचे का निर्माण नहीं किया गया। हिन्दुस्तान आज़ाद होने के बाद यह पहला बजट होगा जिसमें न तो यात्री किराया बढ़ाया गया, न ही मालभाड़ा बढ़ाया गया, बल्कि आधारभूत संरचना में इतना काम किया गया जितना हिन्दुस्तान आज़ाद होने के बाद पहले कभी नहीं हुआ। मैंने भी अभी तक के इतिहास में चाहे डबलिंग हो या ट्रिपलिंग हो या इलैक्ट्रिफिकेशन करना हो, चाहे नई रेल लाईन डालनी हो या ब्रॉडगेज का निर्माण हो, इस प्रकार का काम मैंने भी पहले कभी नहीं देखा। आपने देखा होगा कि इस बजट में पहली बार चाहे आर.ओ.बी. और आर.यू.बी. हो, मैंने देखा कि पिछले दो वर्षों में जितने आर.ओ.बी. और आर.यू.बी. पिछले दो वर्षों में बने, पिछले साठ वर्ष इनकी सरकार रही लेकिन पहले कभी इतने आर.ओ.बी. या आर.यू.बी नहीं बने। चाहे रेलवे स्टेशनों के मॉडिफिकेशन का काम हो या स्वच्छता का काम हो, चाहे सिगनल लाइन का मॉडिफिकेशन का काम हो, चाहे लिफ्ट लगाने या एस्केलेटर लगाने का काम हो, इतना काम पहले कभी नहीं हुआ। मैं इतना ज़रूर कहना चाहता हूँ कि जिस प्रकार से माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने नेशनल हाईवेज़ बनाने की सोची थी, जिसकी पहले किसी ने कल्पना भी नहीं की होगी। उन्होंने 2001 में इसका निर्माण किया और 2004 में इसे राष्ट्र को समर्पित कर दिया। वे इस देश की वर्तमान पीढ़ी और आने वाली पीढ़ी के लिए भी एक उदाहरण पेश करके गए और ऐसा ही काम रेल मंत्रालय ने किया और वह काम अभी शुरू हुआ है। इस कार्यकाल में उस काम को भी अंजाम देने का काम यह सरकार कर रही है।

मैं ज्यादा पुरानी बातों में नहीं जाना चाहता। मैं तो इतना ही कहना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र के अंदर एक रेलवे लाईन है जिसकी आज़ादी के बाद से ही माहोली बड़ी सादरी के निर्माण की मांग हो रही थी। इस सरकार ने न केवल उसकी स्वीकृति दी बल्कि दो माह में उस काम को पूरा करने का टैंडर भी दे दिया। वह काम कोई कर सकता है तो नरेन्द्र मोदी जी की सरकार कर सकती है। मैं इतना ज़रूर कहना

चाहता हूँ कि आज रेल ऐसा साधन है कि जो पूरी दुनिया को राष्ट्रीय एकता के सूत्र में बाँधता है। उसमें आगरा से लेकर मगध और कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक के लोग यात्रा करते हैं क्योंकि आम आदमी के लिए यात्रा करने का सबसे सस्ता साधन यदि कोई है तो वह रेलवे है। आज चाहे कश्मीर में, हमारी वादियों में रेल ले जाने का काम हो, चाहे पूर्व में त्रिपुरा में बड़ी लाईन ले जाने का काम हो, चाहे गुजरात के रेगिस्तान में रेल लाईन ले जाने का काम हो, यह काम अगर किसी ने शुरू किया तो एनडीए की सरकार और नरेन्द्र मोदी जी की सरकार में यह काम शुरू हुआ।

मैं एक दो बातें और कहकर अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ। आपने मुझे यहाँ बोलने का अवसर दिया है तो मैं अपने संसदीय क्षेत्र की बात करना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र में भी एक नहीं, अनेक काम ऐसे हुए हैं। अभी कांतिलाल जी बोल रहे थे कि इनकी सरकार में 2008 में अहमदाबाद से उदयपुर का काम शुरू हुआ और आठ सालों में इन्होंने सिर्फ 80 लाख दिये और हमारी सरकार ने सिर्फ एक साल में सवा तीन सौ करोड़ रुपये का बजट देकर उस काम को अंजाम तक पहुँचाने का काम किया है। छोटे-मोटे काम तो इतने किये हैं कि उनकी कल्पना नहीं कर सकते। आदरणीय मनोहर पर्रिकर साहब चले गए। आपने माहोली से बड़ी सादरी आपने आमान परिवर्तन का कार्य कर दिया। मैं आदरणीय मनोज सिन्हा साहब से कहना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र का सिर्फ एक काम है जिसको मैं करने के लिए कहता हूँ। बड़ी सादरी से छोटी साजड़ी होकर नीमच और नीमच से जोधपुर कैन्ट, जो सेना की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण काम है, उसको पूरा कराने का मैं आपसे हाथ जोड़कर आग्रह करता हूँ। एक काम और है। जो हमारी बांद्रा गाड़ी जयपुर, अजमेर और उदयपुर से चलती है जो तीन दिन वहाँ से और तीन दिन यहाँ से चलती है, उसको रेगुलर चलाया जाए। साथ ही कुछ दिनों में लोग कभी अफ़ज़ल की बरसी मनाते हैं कभी मकबूल बट्ट की मनाते हैं। रेल में चूँकि राष्ट्रीय एकता का एकमात्र सूत्र दिखता है, देश भर के लोग उससे आते हैं, रेलवे स्टेशन पर या रेल के डिब्बों में हमारे शहीद, जिन्होंने इस देश की आज़ादी के लिए शहादत दी, ऐसे शहीदों के चित्र और उनकी जीवनी इसमें अंकित कराने का काम करें ताकि जो लोग दिग्भ्रमित हो गए हैं, उनको भी कुछ सद्बुद्धि आए। जिन लोगों ने भारतमाता के टुकड़े कराकर प्रधान मंत्री की कुर्सी हासिल की, उन लोगों को भी कोई सद्बुद्धि मिलेगी।

सभापति जी, मैं एक और निवेदन करना चाहता हूँ। चूँकि मेरा संसदीय क्षेत्र बहुत बड़ा है, मेरे संसदीय क्षेत्र में तीन डीआरएम और तीन ज़ोन लगते हैं - जबलपुर, जयपुर और मुम्बई। मैं चाहता हूँ कि मेरा जो चित्तौड़गढ़ संसदीय क्षेत्र है, वह एक ही क्षेत्र में आ जाए, एक ही ज़ोन और एक डीआरएम ऑफिस वहाँ हो जाए ताकि सारी समस्याओं का समाधान वहाँ हो सके। मैं चाहता हूँ कि उज्जैन में बहुत बड़ा

महाकुंभ भी हो रहा है। वहाँ ऐसी कई ट्रेनें लगाई जाएँ ताकि लोगों को सुविधा हो सके। साथ ही वहाँ बहुत बड़ी सीमेन्ट इंडस्ट्री भी है, मार्बल उद्योग भी है, वेदान्ता का हिन्दुस्तान ज़िन्क का बहुत बड़ा प्लान्ट भी है। वहां एक कंटेनर डिपो भी बनाया जाये, ताकि व्यावसायिक दृष्टि से भी वहां के लोगों को लाभ मिल सके। मैं इतना और निवेदन करना चाहता हूं कि आज उदयपुर में हो, चाहे चित्तौड़गढ़ में हो, सैकिण्ड एंट्री हो, चाहे अन्य काम हो, इन कामों को तो आपने किया ही। ...(व्यवधान)

मैं एक मिनट में अपनी बात खत्म कर रहा हूं। मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि यह जितनी योजनाएं हैं, चाहे आप रतलाम से हमारी डूंगरपुर बांसवाड़ा हो, राजस्थान में हिन्दुस्तान के आजाद होने के बाद जितना बजट नही मिला, उतना आपने अभी दिया है और पिछले बजट से 550 करोड़ इस रेल बजट में आपने राजस्थान को दिया है, चूंकि राजस्थान पर्यटन की दृष्टि से, चाहे हैरीटेज की दृष्टि से, चाहे हमारे सैंक्चुरी की दृष्टि से, और कई दृष्टि से राजस्थान एक ऐसा प्रदेश है, जो आगे बढ़ रहा है और पर्यटन के मामले में बहुत आगे है तो ऐसे में आपने रेलवे लाइन में बहुत पैसा दिया है तो आने वाले समय में भी हमने जिस प्रकार से जितनी रेल लाइनें मांगी हैं और कुछ आपने आशा केन्द्र बनाने का काम शुरू किया है, टूरिज्म सर्किट के नाम से, अजमेर को तो आपने उसमें शामिल कर लिया। अब उदयपुर, चित्तौड़गढ़ और उज्जैन को आप एक टूरिज्म सर्किट के नाम से उसमें जोड़ने का काम करें, ताकि उस क्षेत्र के लोगों को उससे लाभ मिल सके।

एक अन्तिम बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। कल हमने शिव की आराधना कर ली, आज शक्ति की आराधना कर ली और आज प्रभु से और आदरणीय मनोज सिन्हा साहब से और पर्रिकर साहब से अन्तिम बार मैं कहता हूं कि नीमच से बड़ी सादड़ी और फिर मावली से हमारी राई मारवाड़ तक जोड़ दी जाये, ताकि एक बहुत बड़ा काम से वहां की जनता को एक राहत मिलेगी। यही बात कहकर मैं इस बजट पर सहमत हूं और इसका समर्थन करता हूं।

*SHRI RAMESHWAR TELI (DIBRUGARH): The Railway Budget, 2016 presented by the Hon'ble Railway Minister Shri Suresh Prabhuji is a welcome step on the part of the Government for the Country in general and the North-East in particular. I thank the Hon'ble Railway Minister for increasing the allocation of the North-East Frontier Railway (NFR) to Rs. 40,000 crore from Rs. 35,065 crore. The announcement made by the Railway Minister in his budget speech that better connectivity to the north eastern states is of utmost importance for the railways really deserved kudos.

I would like to request the Hon'ble Railway Minister to initiate appropriate action for electrification of railway lines which has been long pending demand of the people of Assam.

I would like to request the Hon'ble Railway Minister to re-open the Bogapani Railway station in Tinsukia district of Assam which had been closed several years back. The re-opening of the railway station at Bogapani will go a long way in helping the railway commuters who are in great distress due to the sudden closure of the station.

To conclude, I once again congratulate the Railway Minister for presenting a pragmatic, dynamic and a people friendly budget.

Thank you.

* Speech was laid on the Table.

श्री दुष्यंत चौटाला (हिसार) : सभापति महोदय, मैं तो इससे शुरू करना चाहूंगा कि If the train does not stop at your station, then it is not your train. आज यह मानसिकता देश के अन्दर है कि रेल दे दो, रेल दे दो। मैं सरकार को बधाई देता हूं कि पिछले दो सालों से ट्रेन का लालच छोड़कर ट्रेन की सुविधाओं को सुधारने के लिए सरकार ने कदम उठाये हैं। खास तौर पर सुरेश प्रभु जी का आभार प्रकट करूंगा, क्योंकि पिछले दिनों जब वे हिसार में आये तो मैंने रेलवे कर्मचारियों के क्वार्टर उनको दिखाने का काम किया और उस दर्द को उन्होंने समझा और इस बजट के अन्दर 23 नये क्वार्टर उन छोटे कर्मचारियों के लिए उन्होंने बनाने का काम किया, जो पिछले 40 सालों से टूटे क्वार्टरों में रहने का काम कर रहे थे। एक बहुत लम्बी मांग थी कि हिसार में लम्बे रूट की गाड़ियां नहीं आती थीं। हरियाणा का अधिकतम हिस्सा छूट जाता था। मैं आभार प्रकट करूंगा कि पिछले बजट में जिस वाशिंग यार्ड के लिए एक हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था, सरकार ने उस हिसाब जंक्शन की अहमियत समझ कर 9.5 करोड़ रुपये इस साल के बजट के अन्दर उस वाशिंग यार्ड के लिए लाने का काम किया।

पूरे देश के अन्दर एक बहुत अहम जरूरत थी, ओवर दि काउण्टर ड्रग्स की, बेसिक सैनीटरी आइटम्स की, छोटे-छोटे बच्चों की रिक्वायरमेंट की चीजों की और सरकार ने इस बजट के अन्दर मैजोरिटी बड़े स्टेशनों के अन्दर ओ.टी.सी. सैण्टर्स बनाने की जो बात की है, उसके लिए मैं सरकार को बहुत-बहुत बधाई देता हूं। यहां इलैक्ट्रिफिकेशन एक बहुत अहम हिस्सा है, आज के दिन रेलवेज़ का, चूंकि डीजल और कोल इंजन से आज पोल्यूशन होता है, एन.जी.टी. भी निरन्तर कदम उठा रही है कि पोल्यूशन को रोका जाये, वहां सरकार ने लगभग दो करोड़ रुपये का प्रावधान हिसार लोक सभा क्षेत्र के अन्दर इलैक्ट्रिफिकेशन का किया है। मैं उसके लिए भी सरकार का आभार प्रकट करूंगा। आज जहां हम रेल की बात करते हैं, मैंने बहुत से साथियों को सुना, सब साथी सरकार का आभार प्रकट कर रहे थे कि आपने एक्सकेलेटर्स दिये, एलीवेटर्स दिये, माननीय मंत्री जी यहां बैठे हैं, मैं एक गुजारिश आपसे करूंगा, आज अगर आप स्टेशन पर जाते हैं, चाहे नई दिल्ली चले जाइये, चाहे हिसार चले जाइये, जहां-जहां डबल डेकर ट्रेंस की प्रोवीजंस आपने रखी है, वहां-वहां आपने जो फुट ओवरब्रिज थे, उनको दोगुनी हाइट पर ले जाने का काम किया है। आज अगर हम लुटियंस दिल्ली का नक्शा देखें, उस समय गौरों ने सोचा था कि अगर हमने सज़कों के ऊपर से कुछ बनाना शुरू कर दिया तो शायद एरिया ज्यादा यूटीलाइज़ होगा, जो व्यवस्था है, उसमें लोगों को तंगी आएगी और ब्रिज बनाने का काम किया।

21.00 hours

आज हम यूरोप में चले जाएं, तो किसी भी रेलवे स्टेशन पर यात्रियों को ऊपर से नहीं जाना पड़ता, बल्कि अंडरवेज़ बनाकर उन्हें मूलभूत सुविधाएं, चाहे वह दिव्यांगों के लिए स्लोप देने की हो, चाहे आम नागरिकों के लिए सीढ़ियों की हो, उसे रेलवे लाइन के नीचे से निकालने का काम किया जाता है। मैं सरकार से आग्रह करूंगा कि इस पर भी सोच-विचार करने का काम करें।

पिछले रेल बजट की स्पीच में मैंने आग्रह किया था कि अगर आज कोई रेल दुर्घटना हो जाती है, तो हमें हर यात्री को मुआवज़ा देना पड़ता है। जिस तरह प्रधान मंत्री फसल बीमा योजना की बात करते हैं, प्रधान मंत्री जन-धन योजना के तहत बीमा की बात करते हैं, तो क्यों नहीं हम रेलवे के अन्दर टिकट में सरचार्ज जोड़ कर हर यात्री को इंश्योरेंस देने का काम करें, जिससे हमारी सरकार को बारी-बारी से किसी को खैरात के तौर पर मुआवज़ा न देना पड़े, बल्कि उसकी टिकट के अन्दर ही हम उसके लिए मुआवज़ा देने का काम कर पाएं।

माननीय सभापति महोदय, मैं मार्क ट्वेन की एक कोट को पढ़ना चाहूंगा - "Railroads are like a lie; you have to keep building to keep it alive." मैं यह आग्रह करूंगा कि उस असत्य को और आगे ले जाने का काम न करें। आज जब हम बजट खोलते हैं तो इतने वायदे होते हैं और ये आज के नहीं, सिन्हा जी देख रहे हैं, ये आज के नहीं, बल्कि जब नीतीश कुमार जी थे, लालू प्रसाद यादव जी, ममता जी, उसके बाद हमारे खड़गे जी थे। अब आपकी सरकार है। जब आपकी सरकार आई, तो दो रेलवे लाइन के लिए सर्वे की घोषणा की गयी। इसके लिए दस-दस लाख रुपए दिए गए और वह सर्वे फिजीबल सर्वे था कि हिसार को चंडीगढ़ से सिरसा को चंडीगढ़ से जोड़ने के लिए उकलाना-नरवाना का कनेक्शन किया जाएगा। आपको जो रिपोर्ट आई, उसके अंदर भी वह फिजीबल आया। मगर, आज तक उसके लिए कोई कदम नहीं उठाया गया। इस बजट के अन्दर भी 400 करोड़ रुपए के प्रावधान वाले हिसार-अग्रवा-सिरसा-फतेहबाद जो लाइन है, उसकी घोषणा कर दी गयी। मगर, जब हमने बजट की बुकलेट्स खोली, तो उसके अंदर मात्र दस लाख रुपए थी। दस लाख रुपए में तो सरकार केवल सोच-विचार जरूर कर सकती है, लेकिन रेल लाइन लाकर नहीं दे सकती।

महोदय, मैं आग्रह करूंगा कि हम कदम उठाएं, तो ऐसे कदम उठाएं कि उसे उसके पूरे लास्ट एण्ड तक पहुंचाने का काम करें। जिस तरह हमारे कांग्रेस के सांसद बोल रहे थे कि हमने यह लाइन बनाई और आज वह लाइन रूक गयी। आपकी पार्टी के सांसद बोल रहे थे कि यह लाइन आपने रोकी हुई थी और हमने उसको पूरा कराया। मेरा यह आग्रह है कि देश की बढ़ोतरी के लिए, देश के विकास के लिए हम

जो भी घोषणा करें, उसके लिए ऐसे प्रावधान करके जाएं कि वह अपने आखिरी छोर तक पहुंचने का काम करें।

मैं एक-दो आग्रह आपसे अपने प्रदेश के लिए करूंगा। आज जिस तरह हम हृदय की बात करते हैं, हमारे सारे हेरिटेज साइट्स को, हमारे सारे धार्मिक संस्थाओं को जोड़ने की बात करते हैं, तो आज हरिद्वार को अमृतसर के साथ जोड़ने के लिए एक बहुत अहम हिस्सा महाभारत की लड़ाई का है और वह है कुरूक्षेत्र। बहुत लम्बे समय से कुरूक्षेत्र-हरिद्वार रेलवे लाइन लम्बित पड़ी है। आपसे आग्रह करता हूं कि इस लाइन को पूरा करवाने का काम करें।

मुझ से पूर्व बोलने वाले सभी सांसद आज यह बात कर रहे थे कि हमारे सैनिकों को पूर्ण तौर पर, आखिरी छोर तक सुविधाएं प्रदान करनी चाहिए। माननीय पर्रिकर साहब यहां बैठे हैं। मैं उन से भी आग्रह करूंगा कि अगर हम सिरसा को इलाहाबाद से जोड़ने का काम करेंगे, तो वह केवल 23 किलोमीटर का पैच है, मगर दिल्ली को पाकिस्तान के साथ अनूपगढ़ बॉर्डर तक जोड़ने के लिए वह एक सीधी लाइन मिलेगी। इस पर भी जरूर सोच-विचार करने का काम करें।

माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि मेरा लोक सभा क्षेत्र भी तीन रेलवे डिवीजंस में आता हैं - अम्बाला, बीकानेर और दिल्ली। आज अगर किसी डी.आर.एम. के साथ बैठक करनी पड़ती है, तो छः घंटे ट्रेन की यात्रा करनी पड़ती है। आपसे आग्रह करता हूं, क्योंकि उत्तर भारत की यह जरूरत है कि एक नयी रेल डिवीजन बने। इसलिए पहले भी 22 एकड़ ज़मीन नेवली खुर्द गांव के लोगों ने रेल विभाग को देने की बात की थी। अगर आप चाहते हैं कि वह डिवीजन बने, तो मैं जरूर अपनी ओर से भी यह प्रस्ताव दूंगा कि उस डिवीजन को बनाने का काम आप पूरा करें।

गुड़गांव के अन्दर सिटी सेन्टर तक मेट्रो है। पर, गुड़गांव का जो ग्रामीण क्षेत्र धनकोट है, जहां से हमारे पार्लियामेंट के कर्मचारी भी मेट्रो से चढ़ कर आते हैं, कृपया सोच-विचार करके पुराने गुड़गांव से होते हुए धनकोट गांव तक उस मेट्रो लाइन को जोड़ने का काम करें।

आखिर में, आपसे एक आग्रह करूंगा कि हिसार-सिरसा को हमारे प्रदेश की राजधानी चंडीगढ़ से जोड़ने के लिए, जो लगभग 210 किलो मीटर का पैच है, उसके लिए मैं किसी स्पेशल ट्रेन की मांग नहीं करता, बल्कि मैं यह मांग करता हूं कि जो डेमू है, अगर उसे भी आप सात कोचेज की चलाएंगे, तो सुबह से लेकर शाम तक हमारी राजधानी के लिए जो बेसिक सुविधाएं हैं, उसे भी हम पूरी तौर पर कर पाएंगे।

सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, I have a long list of speakers. If the House agrees, the time for the discussion may be extended by one more hour.
SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

श्री लल्लू सिंह (फ़ैज़ाबाद) : माननीय अधिष्ठाता महोदय, आपने रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदय, जिस देश में हर क्षण करोड़ों की संख्या में लोग रेलवे ट्रैक पर यात्रा कर रहे हों ऐसे विशाल देश में यात्रियों को बेहतर सुविधा मिले, यह सरकार के बेहतर उत्तरदायित्व का बोध है। माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में, माननीय सुरेश प्रभु जी, रेल मंत्री और मनोज सिन्हा जी के द्वारा प्रस्तुत यह बजट समय की शिला पर अमिट हस्ताक्षर साबित होगा। आने वाले दिनों की रेल व्यवस्था इसकी पुष्टि करेगी।

माननीय रेल मंत्री ने रेल बजट में यात्री सुविधाओं को प्रमुखता देने के साथ ही इसके ढांचागत संसाधनों में वृद्धि करके अगले कुछ वर्षों में जो तस्वीर आलंकित की गई है, उससे रेल की व्यवस्था विश्व के अन्य देशों की रेल व्यवस्था के सापेक्ष बेहतर होने की उम्मीद है।

मान्यवर, बजट संकेत करता है कि रेल व्यवस्था में आमूलचूल परिवर्तन दिखाई पड़ेगा। बजट घोषणाओं का दस्तावेज नहीं है, यह यथार्थ के करीब दिखेगा, जरूरत बस थोड़े से इंतजार की है।

माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत किया गया बजट बहुआयामी है। इसके जरिए देश के लोगों को बेहतर सुविधा मिलेगी। माननीय रेल मंत्री ने देश के विभिन्न भागों के साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए भी रेल बजट में विभिन्न परियोजनाओं की घोषणा की है। इसमें बाराबंकी से फैजाबाद होते हुए अकबरपुर रेलवे ट्रैक का दोहरीकरण, फैजाबाद से मनकापुर रेलवे ट्रैक का विद्युतीकरण, फैजाबाद-बस्ती नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण सहित तमाम ऐसी परियोजनाओं की घोषणा की गई है, जिसके लिए हम अपने क्षेत्र के पूज्य साधु-संतों की तरफ से, क्षेत्र की जनता की तरफ से हम माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देते हैं।

माननीय रेल मंत्री जी ने इस देश में कई परियोजनाओं की घोषणा की है जिससे देश के विभिन्न धार्मिक एवं ऐतिहासिक स्थलों को रेलवे के माध्यम से जोड़ने का खाका आस्था सर्किट के माध्यम से खींचा गया है, लेकिन थोड़ी सी पीड़ा है। माननीय मंत्री जी शायद भूल गए कि आस्था का प्रमुख केन्द्र आयोध्या है, जो सप्तपुरियों में प्रथम है, वह आस्था सर्किट से गायब है। इसलिए हमारी मांग है कि माननीय मंत्री जी आस्था सर्किट में अयोध्या को लाने का काम करें।

आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से हमारी दूसरी मांग है, जहां भगवान श्रीकृष्ण जी ने पूरब से पश्चिम इस देश को जोड़ने का काम किया, वहीं प्रभु श्रीराम ने उत्तर से दक्षिण को जोड़ने का काम किया है, इसलिए अयोध्या से रामेश्वरम तक पिछले कई वर्षों से हम मांग कर रहे हैं कि अयोध्या से, फैजाबाद से रामेश्वरम तक नई रेल देने की घोषणा माननीय मंत्री जी करें। इसी के साथ-साथ अयोध्या से प्रयाग होते हुए चित्रकूट तक नई इंटरसिटी ट्रेन चलाई जाए। इसी के साथ-साथ फैजाबाद से मुंबई जो सप्ताह में तीन दिन ट्रेन चलती है, उसे प्रतिदिन करने की घोषणा माननीय मंत्री जी करें। इसी के साथ-साथ तीन स्थानों पर ओवर ब्रिज का निर्माण, मौदहा रेलवे स्टेशन, फैजाबाद, बांदकपुर रेलवे स्टेशन, दमोह और जखनिया ओवर ब्रिज एनईआर का निर्माण कराने का कष्ट करें।

अपनी तरफ से और अपने क्षेत्र की जनता की तरफ से माननीय मंत्री जी को हम धन्यवाद देते हैं और विश्वास करते हैं कि आस्था सर्किट से अयोध्या को जोड़ने की माननीय मंत्री जी इसी सदन में घोषणा करेंगे, धन्यवाद।

SHRIMATI K. MARAGATHAM (KANCHEEPURAM): Hon. Chairperson, I express my sincere thanks to our beloved leader, the hon. Chief Minister, Puratchi Thalaivi Amma, for giving me an opportunity to speak on the discussion on the Railway Budget 2016-17.

In his Budget Speech, the hon. Railway Minster said: "These are challenging times, may be one of the toughest." Indeed, it is truly a very challenging task for the Railway Minister to cater to the needs of different cross sections of society, length and breadth of the country.

Sir, the hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma stated that this Budget belied the sense of expectation nursed by many segments of the population with no new trains and no new railway lines. It was also surprising that no specific projects were announced including several projects in Tamil Nadu.

I take this opportunity to furnish in this august House, the demands concerning railways of the people of Tamil Nadu, particularly my Kancheepuram Constituency for consideration and speedy implementation.

There is a need to speed up the construction of a subway at Level Crossing No. 45 between Thirukalukundram and Chengalpattu as the work is progressing very slow.

I would request for early completion of rain water channel at Level Crossing No. LC-54, Chengalpattu-Thirukalukundram Railway Crossing.

Similarly, I would also request for provision of an escalator facility in Chengalpattu Railway Station as many foreign tourists and aged people board trains from this station.

Sir, there is a need to set up a Railway Reservation Centre at Siruseri and Maduranthakam in Kancheepuram.

I demand for stoppage of Trains No. 16101/Rameshwaram Express and 16713/Rameshwaram Express at Maduranthakam Railway Station.

Train No. 40801/40802, Chennai Beach-Kancheepuram EMU does not stop at Nathapettai, Old Seevaram, Villiambakkam and Reddipalayam. I would request the hon. Minister to please see the stoppage is given at these stations.

I would request for sanction of the Mahabalipuram to Puducherry and Guduvanchery to Avadi *via* Sriperumbudur and Irungattukottai Railway route. This project was conceived way back in 2008.

Sir, construction of Rail Over Bridge at Othivakkam is still pending even after Rs. 7 crore were sanctioned. This is a very important place where an ROB is necessary to avoid traffic jams. I would, therefore, request the hon. Railway Minister to expedite this project.

Sir, in the end, I would urge upon the hon. Railway Minister to take necessary steps to expedite these long pending railway demands of the people of my Constituency Kancheepuram.

With these words, I conclude. Thank you.

श्री भगवंत खुबा (बीदर): सभापति महोदय, वर्ष 2016-17 के रेल बजट पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको हृदय से धन्यवाद देता हूं। जब रेल मंत्री, माननीय श्री सुरेश प्रभु जी 25 तरीख को रेलवे बजट सदन में प्रस्तुत कर रहे थे तो मुझे थोड़ा याद आ रहा था कि चुनाव से पूर्व माननीय प्रधानमंत्री जी इस देश के नागरिकों को कुछ नारा दिये थे - 'एक भारत - श्रेष्ठ भारत', 'सबका साथ - सबका विकास' और 'अच्छे दिन आयेंगे'। उन्हीं बिन्दुओं के लिए अपने रेलवे मंत्री माननीय सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी, दोनों बधाई के पात्र हैं, मैं दोनों को बधाई देता हूं, मैं उन्हें बधाई इसलिए देता हूं कि पिछले छः साल में नये रेलवे लाइन का प्रोगेस सिर्फ चार किलोमीटर प्रतिदिन था, सिर्फ एक साल के अंदर उन्होंने इसे सात किलोमीटर प्रतिदिन बढ़ाया और आगे आने वाले बजट में करीब 13 किलोमीटर प्रतिदिन रेलवे लाइन बिछायेंगे और दूसरे साल में 19 किलोमीटर प्रतिदिन नयी रेलवे लाइन बिछायेंगे, इसके लिए माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। केवल इतना ही नहीं कई छोटे-छोटे अन्य बिन्दू हैं - रेलवे यात्री अपने प्रवास के समय जो कठिनाइयां उठाते थे, पहले रेल बहुत गंदगी से भरा हुआ रहता था, माननीय प्रधानमंत्री जी के 'स्वच्छ भारत' अभियान के तहत रेलवे मंत्रालय भी 'स्वच्छ रेल - स्वच्छ भारत' का नारा देते हुए, बीस महीने के अंदर संपूर्ण रेलवे स्टेशंस, रेल बोगियों में स्वच्छता का अनुभव करा रहा है इतना ही नहीं, तकरीबन 17 हजार बायो-टॉयलेट्स इस बार बनाने जा रहे हैं। साथ ही करीब 475 स्टेशनों में टॉयलेट्स बनाए जाएंगे। सबसे अहम चीज जो विश्व में पहली बार रेलवे मंत्रालय इंट्रोड्यूस कर रहा है, वह बायो-वैक्यूम टॉयलेट हैं। इसके लिए मैं एक बार और मंत्रालय को बधाई देता हूं। पहले जब स्टेशन पर लोग टिकट खरीदने आते थे तो काफी समय लग जाता था। समय में कटौती करने के लिए एक मिनट में करीब 7,200 टिकट देने का प्रस्ताव किया गया है। डिजिटल इंडिया के अंतर्गत मौनीटर और मेनटेनैंस स्विच्ड टू आईटी प्लेटफार्म किया गया है। इतना ही नहीं, अगर रेलवे में सफर करते समय स्वच्छता चाहिए तो एसएमएस के जरिए स्वच्छता हो सकती है। विकल्प के आधार पर ट्रेन बदलने की सुविधा की गई है। इससे काफी प्रवासी लोगों को सुविधा मिलेगी।

मैं कर्नाटक, बीदर पार्लियामैंट्री कौन्सटीटूएंसी से आता हूं। पहली बार कर्नाटक के लिए 2,765 करोड़ रुपये बजट में आवंटित किए गए हैं। पिछली यूपीए सरकार से तीन गुना ज्यादा दिया गया है। इसके लिए मैं दोनों मंत्रियों को बधाई देता हूं। मेरे क्षेत्र में बीदर-गुलबर्गा के लिए नई लाइन का काम खत्म होने वाला है। इसके लिए 40 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। मैं इस दिसम्बर में उसका सम्पूर्ण काम पूर्ण करने के बारे में आग्रह करता हूं। दो नई लाइन - गुलबर्गा और लातूर का सर्वे हो चुका है।...(व्यवधान) मैं उसके लिए बधाई देता हूं। बोधन और बीदर नई लाइन के बारे में कहा गया है। मैंने मुम्बई-लातूर बीदर तक

एक्सटैंड करने के बारे में मांग की थी। वह अभी तक नहीं हुआ है। मैं आग्रह करता हूं कि उसे किया जाना चाहिए। बीदर-खानापुर में पिटलाइन का काम अभी तक पूरा नहीं हुआ है। पिछली बार जीएम ने कहा था कि उसे मार्च में कम्प्लीट कर दिया जाएगा। उसे पूरा करवाया जाना चाहिए। गुलबर्गा में डिवीजन घोषित हुए तीन साल के करीब हो चुके हैं। वह भी करवाया जाना चाहिए। यादगीर में नई कोच फैक्ट्री के लिए 70 करोड़ रुपये ऑलरेडी रेलवे खर्च कर चुका है। उसे दूसरे फेज में लेकर कम्प्लीट किया जाना चाहिए। अगर यशवंतपुर-बीदर को लातूर तक एक्सटैंड किया जाए तो रिवैन्यू और बढ़ जाएगा। मैं मैटल कुंटा के पास आरयूबी की एक साल से मांग कर रहा हूं। वह भी किया जाना चाहिए। एक्सप्रैस ट्रेन का कमलनगर में स्टॉपेज किया जाना चाहिए। बीदर और मुम्बई के लिए जो ट्रेन हफ्ते में एक बार चलती है, उसे प्रतिदिन किया जाना चाहिए। वाडी गदग लाइन को तुरंत गति से किया गया तो अच्छा होगा।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। एक बहुत व्यापक, ठोस रेल बजट, विकासोन्मुख रेल बजट माननीय मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी ने लोक सभा में रखा है। इसके लिए श्री सुरेश प्रभु और रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा को अपनी ओर से बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। साथ ही कहना चाहूंगा कि आपकी ऐसी मंशा है कि आप रेल के माध्यम से देश का विकास करना चाहते हैं और देश के लोगों को अच्छी से अच्छी रेल सुविधा देना चाहते हैं।

मैं आपके सामने कुछ सुझाव रखना चाहता हूं। मैं बिहार के औरंगाबाद संसदीय क्षेत्र से चुन कर आता हूं, यह इलाका दक्षिण बिहार का पिछड़ा और वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित है। मेरा एक सुझाव है, दिल्ली से कोलकाता मेनलाइन है, उसको दिल्ली कोलकाता ग्रांडकोट लाइन से जोड़ने के लिए कई वर्षों से एक रेल लाइन बिहटा-औरंगाबाद प्रस्तावित है इसकी दूरी 118 किलोमीटर है। यह ऐसे भाग को रेल सुविधा से जोड़ेगा जो पिछड़ा है, उग्रवाद से प्रभावित है, 50-60 किलोमीटर तक कोई भी रेल लाइन वहां के लोगों को नसीब नहीं है। इस परियोजना की लागत 400 करोड़ रुपये है लेकिन मात्र सांकेतिक तौर पर 2 करोड़ रुपये इसके लिए प्रावधान किया गया है जिससे कुछ भी काम होने वाला नहीं है। मेरा निवेदन है कि इसमें कम से कम इतनी राशि का प्रावधान करें कि कुछ काम आगे बढ़े। 2007 से यह रेल परियोजना प्रस्तावित है, इसका सर्वे भी हो चुका है। दूसरा काम जो कई वर्षों से चल रहा है यह बहुत बड़ी परियोजना है और देश के लिए अच्छी योजना है, दिल्ली से दानकुनी डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर, आपने फ्रेट कॉरीडोर के निर्माण के लिए ज्यादा धन दिया है लेकिन इसमें और ज्यादा धन उपलब्ध कराकर परियोजना को कम से कम समय में पूरा करें तो यह देश की अर्थव्यवस्था में बहुत ही सहायक होगा। इसके साथ मेरे संसदीय क्षेत्र के अधीन दो आरओबी हैं, जो रफीगंज से पूरब है और दूसरा गुरारू से पश्चिम है, दोनों जगह स्टेट हाईवे ग्रांटकोड लाईन क्रास करता है, बड़ी संख्या में वहां गाड़ियों का आना-जाना है, रेलवे का फाटक बंद होने से लोगों को असुविधा होती है। मेरा अनुरोध है कि रफीगंज और गुरारू में आरओबी का निर्माण कराया जाए। मैं केवल रेलवे से मांग ही नहीं कर रहा हूं बल्कि रेलवे की आमदनी कैसे बढ़े, मुझे इसकी भी चिंता है। गया में रेलवे के पास कई एकड़ में जमीन है जो बहुत ही प्राइम लोकेशन पर है जहां व्यावसायिक गतिविधियां हो सकती है जहां रेल अपने लिए कुछ कर सकता है, रेलवे वहां मॉल बना सकता है वहां शॉपिंग कम्पलेक्स बना सकता है। उससे साल में रेलवे को करोड़ों रुपये की आमदनी हो सकती है। मेरा निवेदन है कि इसका सदुपयोग किया जाए। एक गाड़ी गया से मद्रास तक चलती है इस गाड़ी को बंगलौर तक कर दिया जाए जिससे बिहार के लोगों को अच्छी रेल सुविधा मिले जिससे बिहार के लोग सीधे उसी

गाड़ी से सीधे बंगलौर पहुंच सकेंगे। एक बहुत ही पुराना रेल लाइन प्रस्तावित है जो गया-रफीगंज-मानीकरपुर जो मध्य प्रदेश में है, जिसके लिए सर्वे भी हुआ था मगर उस पर कोई काम आगे नहीं बढ़ सका। मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इस काम को आगे बढ़ाया जाए और इस क्षेत्र के पिछड़े लोगों की सहूलियत के लिए इस रेल लाइन का निर्माण कराया जाए।

हमारे संसदीय क्षेत्र के विभिन्न स्टेशन हैं जिसमें एन स्टेशन है जो ए ग्रेड का स्टेशन है, जिला मुख्यालय का स्टेशन है, एन रोड में जितनी भी गाड़ियां वहां से गुजरती हैं, जो गाड़ियां वहां नहीं रुकती हैं, मैं किसी एक गाड़ी का नाम नहीं लेना चाहता, वहां सारी गाड़ियों का ठहराव होना चाहिए जो वहां से गुजरती है। वह बहुत ही ज्यादा राजस्व देने वाला स्टेशन है, ए ग्रेड का स्टेशन है जहां से प्रति वर्ष 10 करोड़ से ज्यादा रेलवे को आमदनी होती है। फेसर, जाखिम, रफीगंज, गुरारू और पराईया स्टेशनों पर कम से कम सुपरफास्ट गाड़ियों का ठहराव किया जाए ताकि वहां की जनता को लाभ मिल सके। उस स्टेशन से चार-चार राजधानी गाड़ियां गुजरती हैं लेकिन हम लोगों को केवल राजधानी गाड़ी गुजरते हुए देखने को मिलता है न हम वहां ऊतर सकते हैं न चढ़ सकते हैं, वह पूरा इलाका वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित है, यात्रियों की सुरक्षा और सुविधा का भी सवाल है। इसलिए निवेदन होगा कि ए.एन. रोड स्टेशन पर कोई एक राजधानी, चाहे आप हावड़ा राजधानी का ठहराव दे दें या सियालदाह राजधानी का ठहराव दे दे, लेकिन कम से कम एक राजधानी का ठहराव जरूर दें।

माननीय सभापति जी, मैं मंत्री जी के बगल से इसलिए बोल रहा हूं, ताकि यह मेरी बात ज्यादा सुन सकेंगे और उस पर गौर करेंगे, तो बड़ी कृपा होगी। धन्यवाद।

PROF. RICHARD HAY (NOMINATED): Hon. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity. I heartily compliment the hon. Minister of Railways for presenting a very pragmatic and innovative Budget, which focuses on all round development of the Indian Railways.

Everyone must appreciate this mammoth organisation, which is the 4th largest railways in the world catering to 1.25 billion people, the largest employer in the world, is taking up more challenging task on a time bound basis.

I would like to specially request the hon. Minister of Railways to ensure that the proposed long distance trains pass through my State Kerala, which is an end destination and as many Keralites work in different parts of the country. Similarly, I request the hon. Minister very humbly to extend the Delhi-Chennai Dedicated Freight Corridor to Kerala too so that our State also gets the benefit of this flagship project.

I would also bring to the attention of the hon. Minister a very important matter regarding the Tellicherry-Mysuru railway project. The Tellicherry-Mysuru railway is equally important for Karnataka and Kerala since this is the shortest route between Mangaluru and Bengaluru via Mysuru. The actual distance from Tellicherry to Mysuru is 145 kilometres. Through this rail line, passengers can save at least four hours in their journey time making this the preferred route between Mangaluru and Bengaluru via Mysuru. This railway line will help in the faster growth of Malabar area of Kerala and the coastal districts of Karnataka especially the Mangaluru region.

During the time of the Maharaja Wodeyar of Mysuru in 1910, the English East India Company started the survey in this regard, which was left incomplete because of the World War. In 1955, Pandit Jawaharlal Nehru sent Lal Bahadur Shastri to Tellicherry to personally study the ground reality. During his visit in 1956, Shastri ji had given assurances to the local people that the project would be

implemented without delay. The survey was restarted the same year in 1956. But it was discontinued halfway due to the unexpected resignation of Mr. Shastri ji. The survey conducted by the Railways during 2006 was not factual. Therefore, I humbly request the hon. Minister of Railways to conduct an independent re-survey under supervision of a man of repute for unwavering ethical standards like Mr. E. Sreedharan. Thank you.

श्री विद्युत वरन महतो (जमशेदपुर): सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी को धन्यवाद देना चाहूंगा, जिन्होंने समृद्ध भारत की परिकल्पना के साथ हम सभी भारतीयों में गर्व की भावना जागृत की है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री आदरणीय श्री सुरेश प्रभु एवं आदरणीय मनोज जी का मैं ह्रदय से आभारी हूं। भारतीय हमारी अर्थव्यवस्था की रीढ़ मानी जाती है।

महोदय, मेरा संसदीय क्षेत्र जमशेदपुर, झारखंड राज्य की औद्योगिक राजधानी होने के कारण एक मिनी भारत के रूप में जाना जाता है। माननीय रेल मंत्री आदरणीय सुरेश प्रभु जी एवं मनोज जी का मैं आभार प्रकट करना चाहता हूं, जिन्होंने मेरे अनुरोध पर एक ऐतिहासिक निर्णय लेते हुए दुरंतो एक्सप्रैस का बोडिंग टाटानगर में दिया। इसके साथ-साथ देश के विभिन्न राज्यों में लगभग 32 जगहों पर बोडिंग की सुविधा दी। मैं दोबारा माननीय मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूं कि महत्वपूर्ण निर्णय लेते हुए रेल लाइन के विस्तार हेतु 15 करोड़ रुपये का आबंटन किया, जो रेलवे लाइन चांडिल, बोडाम, पोटमदा, कांटिन, बाधवान होते हुए झाड़ग्राम मुख्य लाइन को जोड़ेगा तथा टाटा नई दिल्ली एवं कोलकाता दोनों महत्वपूर्ण शहर को जोड़ने का काम करेगा।

मेरा संसदीय क्षेत्र चक्रधरपुर डिवीजन रेलवे को 40 प्रतिशत राजस्व देने का काम करता है। जमशेदपुर लोक सभा क्षेत्र के लोगों की वर्षों पुरानी मांग लंबित है। जिन लाइनों का सर्वे हो चुका है जैसे बुड़ामारा, बहरागोड़ा होते हुए बागापोसी से ओडिसा तक एवं कांड्रा से नामकुम तक नई रेल लाइन तथा टाटा से बादाम पहाड़ होते हुए वाया बालेश्वर होते हुए भुवनेश्वर को जोड़ा जाये। जिससे लाइन जोड़ने से टाटा भुवनेश्वर की दूरी सौ कि.मी. कम हो जाएगी एवं दोहरीकरण की आवश्यकता है।

माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी एवं मनोज जी का मैं आभार प्रकट करते हुए उन्हें याद दिलाना चाहता हूं कि झारखंड की राजधानी रांची में माननीय मुख्य मंत्री के साथ एक विशेष कार्यक्रम की उन्होंने घोषणा की थी कि पुरुषोत्तम एक्सप्रैस जो दिल्ली में 18 घंटे रुकी रहती है, उसे जयपुर तक एक्सटेंड किया जाएगा। इसलिए हमारी मांग है कि उसको अविलम्ब एक्सटेंड किया जाए। इसके साथ ही कुछ नयी ट्रेन्स की मांग भी आपके समक्ष रखना चाहता हूं- टाटानगर से अहमदाबाद, टाटानगर से बक्सर, टाटानगर से जयनगर, सुपौल तथा तराई क्षेत्र, टाटानगर से कटियार, टाटानगर-सिटी-भागलपुर की मांग भी पूरी की जाए। साथ साथ टाटा से जो जसवंतपुर के लिए सप्ताह में एक दिन ट्रेन चलती है, कम से कम उसे पांच

दिन चलाया जाए। घाटशिला-धलविंगर के बीच में चरुगौड़ा में हॉल्ट एवं पुरुषोत्तम को दो मिनट का ठहराव, हल्दी-पोकरवन, उड़ीसा के सिथिरसहाय में एक हॉल्ट स्टेशन जुगशाला-चाकुली-आसनबनी, बारीगोड़ा-गोविंदपुर में आरओबी का निर्माण, साथ-साथ चाकुलिया-घाटशिला -जादूगोड़ा-आसन-गोविंदपुर स्टेशन के प्लेटफॉर्म को ऊंचा किया जाए तथा इसके साथ ही सभी स्टेशंस पर शौचालय का निर्माण किया जाए। धन्यवाद।

श्री अभिषेक सिंह (राजनंदगांव) : महोदय, मैं सबसे पहले आदरणीय रेल मंत्री जी को और आदरणीय रेल राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि वह इतने धैर्य के साथ सभी सांसदों के महत्वपूर्ण सुझावों के ऊपर विचार कर रहे हैं। मैं जिस राज्य छत्तीसगढ़ से आता हूं और जिस राजनंदगांव जिले से मैं आता हूं, उन दोनों का भारतीय रेलवे के साथ महत्वपूर्ण लगाव है। छत्तीसगढ़ जो एसईसीआर के अंतर्गत रेलवे को पूरे देश में से सर्वाधिक रेवेन्यु देने वाला राज्य है, उसके साथ-साथ राजनंदगांव जिला, जहां से छत्तीसगढ़ में रेलवे की शुरूआत हुई थी। मैं माननीय कांग्रेस सदस्यों के भाषणों और मीडिया में उनके द्वारा दिए गए बयानों को देख रहा था। उन्होंने भारतीय रेल की फाइनैंशियल हेल्थ को लेकर चिंता व्यक्त की है। हम सब भी माननीय कांग्रेस सदस्यों की चिंता से सहानुभूति रखते हैं और लगभग 60 वर्षों में भारतीय रेलवे की जो उपेक्षा हुई है, उसी का नतीजा है कि आज भारतीय रेलवे इस चरण पर आकर खड़ा हुआ है। मैं इस सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूं, माननीय रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं जिन्होंने इस बजट में महत्वपूर्ण बदलाव लाते हुए पहली बार दलगत राजनीति से ऊपर उठकर व्यक्तिगत दलगत राजनीति की महत्वाकांक्षा का जो जरिया रेलवे बन गया था, उससे हटकर इस देश को प्रगति पर लाने के लिए रेलवे के महत्वपूर्ण संसाधनों का संशोधन किया है। उसमें विकास की एक नयी दिशा दी है।

महोदय, पिछले लगभग एक दशक की यदि मैं बात करूं तो रेलवे के अंदर जितने भी फंड्स का उपयोग हुआ है, उनमें से 60 प्रतिशत फंड का प्रयोग उन प्रोजेक्ट्स के लिए हुआ था जिनका आरओआर नैगेटिव था। मैं अपने क्षेत्र की सबसे प्रमुख मांग जो मंत्री जी ने पूरी की है, लगभग डोंगरगढ़ से खैरागढ़-कवर्धा और विलासपुर 270 कि.मी. की रेलवे लाइन को स्टेट के साथ ज्वाइंट वेंचर करके पूर्ण किया है। उसके लिए मैं पूर्ण रूप से साधुवाद अदा करता हूं। अपने क्षेत्र में मैं मांग करता हूं कि जो डेडीकेटेड फ्रैट कोरीडोर के अंतर्गत इस बजट में दस लॉजिस्टिक पार्क को स्थापित करने का निर्णय लिया गया है। वह मेरे क्षेत्र में हो सके।

अपने क्षेत्र में राजनंदगांव से लेकर बोरतालाब तक के स्टेशंस को जो अभी नागपुर मंडल में आता है, उसको रायपुर मंडल में शामिल किया जाए, ऐसी मांग मैंने पहले भी की थी और इसमें कुछ शुरुआत भी हुई है और मुझे खुशी भी हुई है तथा मुझे उम्मीद है कि आने वाले समय में यह मांग पूरी होगी। डोंगरगढ़ पूरे छत्तीसगढ़ प्रदेश का सबसे प्रमुख धार्मिक स्थल है। इसे पर्यटक सर्किल में शामिल किया जाए जिससे उस क्षेत्र के विकास को बढ़ावा मिल सके। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि रेलवे में महिलाओं के लिए एक डेडीकेटेड बोगी की व्यवस्था की जाए तो बहुत अच्छा होगा। धन्यवाद।

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर अपने विचार रखने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, आपके माध्यम से माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी और माननीय रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को एक ऐतिहासिक रेल बजट प्रस्तावित करने के लिए मैं हृदय से धन्यवाद करता हूँ। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की नयी सोच, नयी कार्य-प्रणाली तथा नयी खोज के अनुरूप एक भारत श्रेष्ठ भारत को विश्वस्तर पर स्थापित करने का जो सपना है, आज उसी के अनुरूप माननीय रेल मंत्री एवं माननीय रेल राज्य मंत्री जी ने बिना रेल किराया बढ़ाये रेल के विकास एवं यात्रियों की सुविधा एवं सुरक्षा के लिए जो रेल बजट पेश किया है, वह अत्यंत ही सराहनीय है।

जैसा कि मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में वर्णित किया है कि आज तक रेल भाड़ा बढ़ाकर ही रेलवे राजस्व में वृद्धि किया जाता रहा है परंतु इस रेल बजट में इसके अतिरिक्त मालभाड़ा की नीतियों में परम्परागत सोच को बदलकर नयी सोच के अनुरूप आधुनिक नीति बनाकर तथा दूसरे अन्य संसाधनों के द्वारा राजस्व अर्जित कर रेल के विकास तथा यात्रियों की सुविधा एवं सुरक्षा का काम किया गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी की इस दूरदर्शिता के लिए भी मैं धन्यवाद करता हूँ। यह माननीय रेल मंत्री जी की ही दूरदर्शिता है कि आज रेलवे में निवेश करने के लिए उद्यमियों का ध्यान आकृष्ट हुआ है और मुझे विश्वास है कि निवेश के क्षेत्र में भी रेल मंत्री जी के ज्ञान का लाभ रेलवे को मिलेगा।

रेलवे मात्र यात्री व माल ढोने का ही साधन नहीं है। अपितु, यह पूरे देश को एकसूत्र में पिरोने का माध्यम भी है। यही नहीं लाखों लोगों को रोजगार देने के अतिरिक्त रेल से जुड़े लोगों जैसे मजदूर, वेंडर, रिक्शा चालक, टैक्सी चालक आदि तथा जो अन्य लाखों लोग इससे जुड़े हुए हैं, की जीविकोपार्जन का संसाधन भी प्राप्त होता है। यही नहीं जैसे माननीय रेल मंत्री जी ने जो लक्ष्य रखा है कि आने वाले वर्षों में करोड़ों लोगों के लिए रोजगार का सृजन किया जाएगा। गांवों में रोजगार के अवसर बढ़ाने के लिए रेल खादी ग्रामोद्योग और महिला स्वयं सहायता समूह को आंशिक सहायता देकर रोजगार सृजन का विचार किया है। यह एक अत्यंत ही सराहनीय कदम है।

इस रेल बजट में बिहार को प्राथमिकता देने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का कृत आभारी हूँ जैसे मढ़ौरा जनपद में रेल इंजन निर्माण कारखाना, मधेपुरा में रेल डिब्बों का निर्माण-कारखाना, दीघा से पहलेजा घाट पर रेल-सह-सड़क पुल का निर्माण कर इसे चालू करने तथा गंगा पर नई रेल पुल के निर्माण की स्वीकृति प्रदान करने पर एक बार फिर से मैं हार्दिक शुभकामनाएँ देता हूँ।

महोदय, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से मैं आग्रह करता हूँ कि उत्तर बिहार विशेषकर सारण, सीवान जिला, जिसके अंतर्गत मेरा संसदीय क्षेत्र महाराजगंज भी है, तथा पूर्वी उत्तर प्रदेश जो आर्थिक दृष्टिकोण से अत्यंत पिछड़ा क्षेत्र है, के विकास के लिए मेरा कुछ निवेदन है।

महाराजगंज में रेलवे की बेकार पड़ी लगभग 50 एकड़ जमीन में सारण, सीवान एवं गोपालगंज जिला के लिए रैक यार्ड बनाया जाए।

लोक नायक जय प्रकाश नारायण जी की जन्मभूमि जिला सारण के छपरा से महात्मा गांधी की कर्मभूमि जिला पूर्वी चम्पारण के चकिया तक नई रेल लाइन बनाया जाए।

एकमा एवं महाराजगंज, दाउदपुर रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाया जाए। मांझी ग्रामीण रेलवे स्टेशन का निर्माण शीघ्र पूरा कर उसे चालू कराया जाए। छपरा एवं सीवान रेल पथ में माने एवं पियानो ग्राम के बीच रेलवे हाल्ट बनाया जाए। महाराजगंज-मशरख रेल लाइन के कार्य को गति प्रदान करते हुए उसे शीघ्र पूर्ण कराया जाए। बरौनी से गुड़गांव तक एक नई सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए ताकि गुड़गांव में रहने वाले लाखों बिहारवासियों सहित पूर्वांचल के लोगों को सीधे आवागमन की सुविधा मिल सके। वर्तमान में चल रही राजधानी (गुवाहाटी-नई दिल्ली भाया बलिया) को प्रतिदिन चलाया जाए। छपरा शहर के जगदम कॉलेज के पास रेलवे क्रासिंग तथा छपरा शहर के ही श्याम चक के पास 51 नं. रेलवे क्रासिंग पर उपरगामी पथ बनाया जाए। एकमा एवं महाराजगंज एवं दाउदपुर रेलवे स्टेशनों पर आरक्षण केन्द्र खोला जाए। दाउदपुर रेलवे स्टेशन पर मौर्या एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। प्रत्येक ट्रेनों में एक किसान कोच लगाया जाए। एकमा में ग्वालियर-झांसी तथा आम्रपाली एक्सप्रेस ट्रेन का ठहराव किया जाए। पटना से दीघा-सोनपुर रेल पुल, छपरा, सीवान, गोरखपुर होते हुए एक नई राजधानी ट्रेन चलाई जाए।

श्री लखन लाल साहू (बिलासपुर): महोदय, आज महिला दिवस है और मैं माताओं को, बहनों को तथा बेटियों को अपनी ओर से महिला दिवस की बहुत-बहुत बधाई देता हूं और अभिनंदन करता हूं इन शब्दों के साथ कि वे कोमल हैं कमजोर नहीं, शक्ति का नाम ही नारी है, जग को जीवन देने वाली मौत भी मुझसे हारी है।

महोदय, मैं रेल बजट के लिए श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व की सरकार में इस बजट में प्रस्तुत हमारे क्षेत्र की बहु प्रतीक्षित मांग जिसका कि मेरे सहयोगी साथी ने भी उसका उल्लेख किया बिलासपुर से डोंगरगढ़ आपने इसे स्वीकृति प्रदान की है। ब्रिटिश काल से मांग चल रही थी जिसमें बिलासपुर से मुंगेली, मुंगेली से कवर्धा, खैरागढ, डोंगरगढ़ के लिए रेल लाइन के लिए मैं अपनी ओर से, अपने क्षेत्र की ओर से आपका हृदय से आभारी हूं तथा अभिनंदन करता हूं। इस बजट में सभी वर्गों के लिए चाहे वे बच्चे हों, युवा हों, बुजुर्ग हों, महिला हों या गरीब हों, आपने सभी वर्गों के लिए प्रावधान किया है। आपने यह प्रयास किया है कि यह बजट सर्व-स्पर्शी हो सके। इसके बाद भी कुछ बातें मेरे क्षेत्र में है।

आपको मालूम है कि बिलासपुर रेलवे जोन सबसे ज्यादा राजस्व देने वाला जोन है। कुछ विषयों के बारे में पूर्व से ही मांग होती आ रही हैं, उनमें से कुछ इस प्रकार हैं-

जोनल मुख्यालय बिलासपुर में अंतर्राष्ट्रीय हॉकी स्टेडियम की स्वीकृति हुई है। पिछले वर्ष से ही उसके लिए बजट का आवंटन हो गया था, परंतु उसका निर्माण नहीं हो पा रहा है। मेरा आग्रह है कि उसे पूरा कराया जाए।

दक्षिण-पूर्व मध्य रेलवे के जोनल मुख्यालय बिलासपुर में रेलवे मेडिकल कॉलेज की स्थापना की मांग वर्षों से चली आ रही है, उसे भी पूरा करने की कृपा करेंगे।

इसके साथ ही छत्तीसगढ़ के अलग राज्य बन जाने के कारण तथा बिलासपुर के रेलवे जोन का मुख्यालय होने के कारण वहाँ पर एक रेलवे ट्रिब्यूनल कोर्ट की स्थापना की जाए।

दो ट्रेनें, राजधानी एक्सप्रेस तथा दुर्ग-निज़ामुद्दीन एक्सप्रेस बिलासपुर से गुजरती हैं, मेरा आग्रह है, मेरे साथी ने इसका समर्थन किया है कि राजधानी ट्रेन सप्ताह में मात्र दो दिन चलती है, इसे रेगुलर किया जाए। छत्तीसगढ़ सम्पर्क क्रांति, जो दुर्ग से निज़ामुद्दीन तक चलती है, उसे भी रेगुलर किया जाए।

मेरा आग्रह है कि यह रेल बजट हर भारतीय के लिए सर्व-स्पर्शी बन सके, जो हमारा नारा है- " सबका साथ, सबका विकास " के संबंध में मैं "नवम् बुद्ध अवतार भगवान श्री मायानंदजी चैतन्य " की भावना के अनुसार एक कविता आपके बीच रखना चाहता हूँ, उसके बाद मैं अपनी बात को विराम दूँगा।

" तुम गहो विश्वजन सत् सुख का सोता है,
ईश्वरी धर्म सो विश्व रूप होता है।

उसमें नहिं ईसा, जैन, हिन्दू, इस्लामी,
नहिं दर्शन, मत,पथ, सम्प्रदाय परणामी,
नहिं बड़ा, न छोटा, गृही भेखवा स्वामी,
नहिं मंत्र-तंत्र-यंत्रादिक वा सतनामी,
जो सब नामों का अहंकार धोता है,
ईश्वरी धर्म सो विश्व-धर्म होता है।"

आपने मुझे इस विषय पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देते हुए, अपनी वाणी को विराम देता हूँ।

SHRI RABINDRA KUMAR JENA (BALASORE): Mr. Chairman, Sir, thank you so much for this opportunity to speak.

At the outset, I must congratulate and thank the hon. Minister of Railways for virtually taking the Railways out of the ICU. The Railways was in an Intensive Care Unit and he has taken enormous steps to see that the Railways is out of the ICU.

Mr. Chairman, Sir, the Railways have appointed so many Committees for making various recommendations, while no other department in the world has made those many number of Committees. Invariably, most of the Committees have recommended that implementation is the key to success in Railways.

If we look at what has happened, in 2005, there was announcement of a Dedicated Rail Freight Corridor. It took one year to appoint its Managing Director in that Dedicated Rail Freight Corridor; and it took four more years to sack that Managing Director which means all most five years had gone without doing much of a job. So, what was the result? The result was that Rs. 25,000 crore worth project has become Rs. 1,00,000 plus crore project. That is how the Indian Railways have lost and the country has lost.

The good part in this Budget is that a lot of focus has been given to the implementation part. So, we must thank the Railway Minister for putting a lot of focus on the implementation part.

Having said that, I will come to a couple of key issues which are of concern to us because we expected a lot more from Shri Suresh Prabhu Ji and his team.

One of the biggest criteria for the operating ratio is that the operating ratio in the Budget was declared as 92 per cent, which is a key concern for us. Added to this, if you look at the indefinite postponement of allocation to the Depreciation Reserve Fund, it makes the scenario more complicated. Obviously, everybody is looking at a more better operating ratio for the Railways to make it more financially viable.

The second and the most important part is that I come from Balasore, which is in the northern part of Odisha, and we come under the South Eastern Railway. Historically, post Independence, year after year, we have lost. We have been deprived of various developments that took place under the South Eastern Railway. Since its Headquarters is in Kolkata, whether it is due to that reason or otherwise, we do not know. We sincerely urge upon the Railway Minister to see that we are out of the South Eastern Railway and we are made a part of the East Coast Railway.

We would urge upon the Hon. Minister to name Balasore Railway Station in the name of Fakir Mohan Senapati, who was virtually the saviour of Odiya language. This is our sincere demand.

The last demand is to provide a passenger train service from Balasore to Nilgiri where already goods train is plying. It is a meagre investment. The earlier Railway Minister had already announced that it had been approved. But the fact is that it has not been approved. I myself have checked it. I would urge upon the hon. Railway Minister to see that this particular project for a railway passenger connectivity from Balasore to Nilgiri which is a tribal-dominated area, is done. Thank you very much.

श्री अश्विनी कुमार चौबे (बक्सर) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। यह देश बहुत बड़ा भूभाग है और आप जानते हैं कि अनेकता में एकता भारत की विशेषता है, यह बात रेलवे द्वारा प्रतिबिम्बित होती है। देश की एकात्मकता और अखण्डता को बल प्रदान करने वाला यह रेल ही है। सर्वप्रथम मैं प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के कुशल नेतृत्व एवं मार्गदर्शन में एक कर्मयोगी, दूरदर्शी रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी द्वारा पेश इस प्रगतिशील, ऐतिहासिक रेल बजट के लिए उन्हें एवं मर्मयोगी यशस्वी रेल राज्यमंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को हार्दिक बधाई देता हूं।

महोदय, आज मैं बड़े हर्ष के साथ यह कहना चाहता हूं कि यह बजट कुशलता, समग्रता, समरूपता और पूरी पारदर्शिता के साथ एक संतुलित बजट है। साथ ही, वर्ष 2016-17 के रेल बजट द्वारा विजन को यथार्थ की ओर ले जाने का कदम उठाया गया है, वह अत्यंत ही सराहनीय है। इस बजट के माध्यम से खासकर यात्रियों की सुविधा को विशेष ध्यान में रखते हुए किराए में वृद्धि न करते हुए अधिक से अधिक सुविधाओं के साथ-साथ बच्चों के लिए जननी सेवा के तहत परिवार के साथ सफर कर रहे छोटे बच्चों के लिए ट्रेनों में भोजन, गर्म दूध और गर्म पानी का प्रावधान, महिलाओं की सुरक्षा के लिए 24 घण्टे महिला सुरक्षा हेल्पलाइन, बुजुर्गो के लिए प्रत्येक ट्रेन में 120 सीटें, ऑनलाइन व्हील चेयर की सुविधा, दिव्यांगों के लिए प्रथम श्रेणी के स्टेशनों पर विशेष शौचालय, स्वच्छ रेल-स्वच्छ भारत मिशन के अनुसरण में रेलगाड़ियों में 17,000 जैव शौचालय, 475 स्टेशनों पर अतिरिक्त शौचालय, युवा छात्रों के लिए इंटर्नशिप, रेल कर्मचारियों के कौशल विकास प्रशिक्षण, कुलियों को यात्री सहायक के रूप में आगे लाने, हमसफर, तेजस, उदय और पंडित दीन दयाल जी की स्मृति में अन्त्योदय नाम से ट्रेन के परिचालन करने तथा दीन दयाल जी सवारी डिब्बा की घोषणा तथा नई तकनीक डिजीटल इंडिया पर जोर देते हुए हेल्पलाइन नम्बर 139 से टिकट रद्द करने की सुविधा, 400 स्टेशनों पर वाई-फाई, पी.ए. सिस्टम संस्थापित करके गाड़ियों में मनोरंजन की व्यवस्था, अहमदाबाद से मुंबई तक एक हाई स्पीड पैसेंजर कॉरीडोर, रेल पटरियों के आस-पास भूमि पर बागवानी तथा वृक्षारोपण का उपयोग, सभी बड़े स्टेशनों पर सीसीटीवी, प्रायोगिक आधार पर बार कोड वाले टिकट, हैंड हेल्ड टर्मिनल द्वारा टिकट बिक्री, मिशन जीरो दुर्घटना के मिशन में बिना चौकीदार वाली लेवल क्रॉसिंग्स को समाप्त करना जैसी सुविधा का प्रावधान रखा गया। इसके लिए मैं इस बजट की जितना प्रशंसा करूं, वह कम है।...(व्यवधान) महोदय, मुझे बोलने के लिए दो मिनट समय दीजिए। मैं आपकी जानकारी के लिए कहना चाहता हूं कि रेलमंत्री जी ने जो बजट पेश किया है...(व्यवधान) मुझे एक मिनट समय दीजिए। मैं रेल मंत्री श्री प्रभु द्वारा देशभर की, विशेषकर बिहार की सभी लम्बित परियोजनाओं को अधिकाधिक राशि, लगभग 3100 करोड़ रुपये प्रदान कर उन्हें गति देने के लिए इस रेल बजट में

समुचित प्रावधान कर गति तथा हमारी चिरलम्बित मांगों भागलपुर विक्रमशिला से गंगा पार कटरिया रेललाइन की राशि सहित स्वीकृति के लिए बिहार की जनता की तरफ से साधुवाद देते हैं।

हमारे संसदीय क्षेत्र बक्सर, जो महर्षि विश्वामित्र की तपोभूमि तथा माता अहिल्या के अवतरण स्थल एवं वामन भगवान का अवतरण स्थल है, जो धार्मिक दृष्टिकोण से अति महत्वपूर्ण है, जिसे प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने भी मिनी काशी को चरितार्थ करते हुए सभी दृष्टिकोण से विकसित करने की बात कही थी, अतः इसकी महत्ता को देखते हुए बक्सर के स्टेशन को एक अत्याधुनिक सुविधा युक्त आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए, एवं पिट प्वाइंट यथा ट्रेन ठहराव सह रेलवे यार्ड की समुचित व्यवस्था की जाए। साथ ही, महर्षि विश्वामित्र सहित भगवान राम दरबार का चित्र बक्सर स्टेशन तथा वहां से खुलने वाली गाड़ियों में लगाया जाए तथा महर्षि विश्वमित्र की पावन तीर्थस्थली बक्सर में आपका स्वागत है, इस आशय के बोर्ड बक्सर स्टेशन पर लगाए जाएं। बक्सर स्टेशन से प्रतिदिन बिहार एवं उत्तर प्रदेश के कई जिलों की बहुत बड़ी आबादी यात्रा करती है। यह क्षेत्र तीर्थाटन के साथ-साथ व्यावसायिक दृष्टि से भी काफी प्रगतिशील है। तीर्थाटन के साथ-साथ आजादी की लड़ाई की एक क्रांतिकारी एवं ऐतिहासिक भूमि के रूप में सुप्रसिद्ध रहा है। अतः बक्सर स्टेशन पर सभी राजधानी एक्सप्रेस, विक्रमशिला एक्सप्रेस, सीमांचल एक्सप्रेस, अर्चना एक्सप्रेस, सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस सहित सभी रेलगाड़ियां, जिनका ठहराव नहीं है, उनका ठहराव सुनिश्चित किया जाए। साथ ही, गंगा-दामोदर एक्सप्रेस, टाटा पटना दुर्ग एक्सप्रेस को बक्सर तक विस्तारित किया जाए। डुमरावं तथा रघुनाथपुर स्टेशन के पास ओवरब्रिज बनाया जाए। डुमरावं स्टेशन पर संघमित्रा एक्सप्रेस, लोकमान्य तिलक पूर्वा एक्सप्रेस, पटना मथुरा कोटा एक्सप्रेस का ठहराव तथा स्टेशन का आधुनिकीकरण किया जाए। रघुनाथपुर स्टेशन से कुछ ही दूर पर अवस्थित बाबा ब्रह्मेश्वर नाथ मंदिर एक तीर्थस्थली है तथा यहां पशुओं का सोनपुर के बाद राज्य में दूसरा बड़ा मेला लगता है। अतः स्टेशन के आधुनिकीकरण के साथ-साथ, मथुरा पटना एक्सप्रेस, भागलपुर दादर एक्सप्रेस, भागलपुर अजमेर शरीफ एक्सप्रेस, मगध पटना एक्सप्रेस, कुर्ला एक्सप्रेस, भागलपुर दिल्ली गरीबरथ आदि ट्रेनों का ठहराव जनहित में आवश्यक है। यहां महिला प्रतीक्षालय, शौचालय एवं पानी आदि की भी समुचित व्यवस्था की जाए। भभुआ रोड पटना जाने वाली इंटरसिटी को कर्मनाशा होते हुए मुगलसराय जंक्शन तक वाया गया और आरा, दोनों इंटरसिटी एक्सप्रेस को कर्मनाशा स्टेशन होते हुए मुगलसराय तक चलाया जाए। कर्मनाशा में महाबोधि एक्सप्रेस का ठहराव तथा दुर्गावती में फुटओवरब्रिज बनाया जाए। साथ ही,बक्सर के पुनिया, गोविनापुर में समपार पथ की व्यवस्था की जाए तथा दुर्गावती के चिहरिया में भी ओवरब्रिज का निर्माण किया जाए।

इसके अतिरिक्त, आरा से मां मुंडेश्वरी धाम तक नई रेल लाइन का विस्तार, बक्सर से रामगढ़ होत हुए मां मुंडेश्वरी धाम तक नई रेल लाइन एवं मुंडेश्वरी धाम से विंध्याचल तक नई रेल लाइन का सर्वेक्षण

कार्य कर निर्माण किया जाए। साथ ही, बलिया जंक्शन से गंगा नदी पार करते हुए, गंगौली, भोजपुर, डुमरावं, विक्रमगंज, डिहरी तक नई रेल लाइन बिछाने की कार्रवाई की जाए।

इसके अतिरिक्त मेरे गृह क्षेत्र भागलपुर में पूर्व रेल मंत्री द्वारा घोषित रेल मंडल कार्यालय, डीआरएम ऑफिस की स्थापना शीघ्र कराई जाए। यह वर्ष 2001-02 में बिहार विधान सभा से सर्वदलीय प्रस्ताव स्वीकृत होकर केंद्र सरकार को भेजा गया था। वहां पर गोहाटी राजधानी एक्सप्रेस को रेशमी शहर भागलपुर होकर परिचालित कराया जाए तथा सूरत एक्सप्रेस में दो ए.सी. एवं दो स्लीपर बोगी को जोड़ते हुए प्रतिदिन परिचालित कराया जाए तथा फरक्का एक्सप्रेस में भी दो ए.सी. एवं दो स्लीपर बोगी जोड़ी जाएं। भागलपुर से बैंगलौर तथा चेन्नई के लिए एक तीव्र गति वाली ट्रेन चलाई जाए। क्यूल साहबगंज लाइन के बचे हुए हिस्से का रेल पटरी के दोहरीकरण का काम शीघ्र कराया जाए तथा भागलपुर स्टेशन पर तथा वहां से खुलने वाली सभी गाड़ियों में प्राचीन बिहुला बाला कथा पर आधारित मंजूषा कला की पेंटिंग लगाई जाए।

मुगलसराय जंक्शन पर शहीद हुए पंडित दीन दयाल उपाध्याय जी के नाम से स्टेशन का नामकरण करते हुए, उनकी आदमकद प्रतिमा उक्त स्टेशन पर स्थापित की जाए। साथ ही बांका जिला के बाराहाट स्टेशन का नामकरण आजादी की लड़ाई में शहीद सतीश के नाम पर करते हुए आदमकद प्रतिमा स्थापित की जाए तथा रेलवे स्टेशन से मुख्य सड़क तक पथ निर्माण कराया जाए। साथ ही कुछ सुझाव के साथ यथा सभी दूरस्थ गाड़ियों में खान-पान एवं बेडशीट की धुलाई एवं स्वच्छता की समुचित व्यवस्था की जाए। सभी बेरोजगार युवाओं को टेलीफोन-एसटीडी की सुविधा, जो पहले से प्राप्त है, एसटीडी नहीं चलने के कारण वे भुखमरी की स्थिति में हैं। अतः एसटीडी के साथ स्टॉल पर क्रॉकरी, फ्रूटी एवं मिनरल वाटर आदि की व्यवस्था की जाए। विक्रमशिला एवं तिनसुकिया ब्रह्मपुत्र मेल प्रतिदिन काफी विलम्ब से चलती हैं, इनको नियत समय पर चलाया जाए।

"छुक छुक कर चलती यह रेल, 24 घण्टे का यह खेल,
भारत की जीवन रेखा यह रेल, देश की धड़कन है यह रेल,
जो सबका कराए आपस में मेल, यही है हमारा भारतीय रेल,
सबका साथ सबका विकास का हमसफर करता यह रेल।।"

जय हिन्द, जय भारत।...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Shri Ravindra Kumar Pandey.

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record.

… (*Interruptions*)... *

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : सभापति महोदय, देश के यशस्वी प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में और भारत सरकार के रेल मंत्री श्रद्धेय सुरेश प्रभु जी के कुशल रेल बजट के निर्माण और साथ ही साथ रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी के प्रयास और सहयोग से रेल बजट के प्रस्ताव के पक्ष में मैं बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

रेल हमारे जीवन की जैसे लाइफ लाइन है, वैसे ही भारत की भी लाइफ लाइन कही जाती है। बिना यात्री किराया और माल भाड़ा बढ़ाए सारी व्यवस्था को खड़ा करना, अपने आपमें एक बड़े अजूबे का विषय है। एक कहावत है - प्रभु की माया, कहीं धूप, कहीं छाया। वही दृष्टि आज हमें देखने को मिल रही है। यू.पी.ए सेकंड में जितनी भी रेलगाड़ियों की घोषणा की गई थी, वे सब कागजों के खेल में पड़ी रह गईं। हम रेल मंत्री जी को धन्यवाद देंगे कि उन्होंने झारखंड राज्य के लिए इस रेल बजट में जितनी भी घोषणाएं की हैं, निश्चित रूप से वे समय पर पूरी होंगी। खासकर मेरे लोक सभा क्षेत्र गिरिडीह की।

सभापति जी, अगले वित्तीय वर्ष में करीब 1 लाख 25 करोड़ रुपए का केपिटल बजट भारतीय रेलवे के लिए ऐतिहासिक बजट है। इससे पहले कभी भी किसी वित्तीय वर्ष में भारतीय रेल को इतना पैसा केपिटल बजट की मद में नहीं मिला है। मैं इसके लिए रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। डिजीटल इंडिया का प्रयोग रेलवे में दिखाई दे रहा है। रेलवे बोर्ड का ट्वीटर सेल यात्रियों के लिए सुखद अनुभव कराता है। सातवें वेतन आयोग के वित्तीय बोझ के कारण अगर रेल मंत्री जी ने भारतीय रेल का ऑपरेटिव रेश्यो सिर्फ 9.2 रखने की बात कही है, तो यह बड़ी जिम्मेदारी की बात है।

सभापति महोदय, पिछले दो रेल बजटों में नई ट्रेंस चलाने का प्रावधान नहीं किया गया है। लेकिन जो पुरानी व्यवस्थाएं हैं, उन्हें कैसे पूरा किया जाए, इसकी व्यवस्था जरूर की गई है। मैं जिस क्षेत्र से आता हूं वहां तीन डिवीजन हैं। हमारे पूर्व वक्ता कह रहे थे कि हमारे डिवीजंस से सबसे ज्यादा धन रेलवे को मिलता है। धनबाद, आगरा और आसनसोल डिवीजनों के क्षेत्र में गिरिडीह क्षेत्र आता है। मेरा मंत्री जी से आग्रह होगा कि राजेन्द्र नगर-दानापुर-हावड़ा जो ट्रेन जाती है, मैंने स्वयं मिलकर उनसे आग्रह किया था कि उसमें हावड़ा और पटना के लिए जो कोच लगता था, उसे हटा दिया गया है। मैं चाहूंगा कि उसे लगाने की

* Not recorded.

कृपा रेल मंत्री जी करें। गोमुद में जो समपार है, उसका लगभग डेढ़-दो साल पहले शिलान्यास हुआ था। मंत्री जी ने आश्वस्त भी किया है कि हम बहुत जल्द उस काम को कराएंगे। हम आग्रह करेंगे कि वर्तमान में एक ई.एम.यू. ट्रेन बरकाखाना से आसनसोल तक चलाई जाए। एक ट्रेन पलामू एक्सप्रेस बरकाखाना में 16 घंटे तक खड़ी रहती है। उसे गोमुद से चलाया जाए। जैनियों का विश्व प्रसिद्ध तीर्थ स्थल पारसनाथ है। पारसनाथ जंक्शन से गिरिडीह लाइन से उसे जोड़ने का प्रावधान सर्वे में भी किया गया है। साथ ही साथ गिरिडीह-कोडरमा रेल लाइन जो गिरिडीह से कोवाड़ तक अधूरा है, उसको पूर्ण करवाया जाए।

महोदय, मैंने आपके माध्यम से कुछ ट्रेनों का ठहराव दिया है, हमें आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि मंत्री महोदय इसको पूर्ण कराने का काम करेंगे...(व्यवधान) माननीय मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि हमारे धनबाद डिवीजन में दामोदर वेली कॉर्पोरेशन का बहुत बड़ा संस्थान है, वहां ट्रेनों के ठहराव के लिए 18605-18606 रांची-जयनगर एक्सप्रेस, 1810318104 टाटा नगर-अमृतसर एक्सप्रेस, 12831-12832 रांची-नई दिल्ली सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस, 12831-12832 धनबाद-भूवनेश्वर गरीब रथ और आद्रा से खानूडीह मेमू ट्रेन का विस्तार गोमो तक, महुदा में गोरखपुर-शालीमार एक्सप्रेस का ठहराव और धनबाद डिवीजन में गरीब-गुरबा को ट्रेन में मुंगफली नहीं बेचने दी जा रही है। मेरा मंत्री महोदय से आग्रह होगा कि धनबाद डिवीजन में ट्रेन में हॉकरों को मुंगफली बेचने की सुविधा पहले से थी, उसको बहाल किया जाए। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : सभापति महोदय, मैं वर्ष 2016-17 के बजट के लिए आदरणीय मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी को बहुत-बहुत बधाई दूंगा। आपके और हमारे पास समय का अभाव है इसलिए मैं उस चर्चा में न जाकर सीधे अपने क्षेत्र पर आता हूं। मैंने पहले भी बार-बार आग्रह किया है कि मेरे क्षेत्र की चतरा-गया रेल लाइन परियोजना वर्ष 2006-07 से ही बनने की प्रक्रिया है और आज तक नहीं बना है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि उस पर ध्यान दें। इसके अतिरिक्त बरवाडिह-चिरीमिरी रेल लाइन, जिसके बारे में राकेश जी ने अपनी चर्चा में रखा था और जो पिछले 80 साल से लंबित है। चतरा-शिवपुर-टोरी रेल लाइन जो कोल कनेक्टिविटी के अंतर्गत आता है, उसके लिए आग्रह करूंगा। मेरे क्षेत्र के दो रेलवे ओवर ब्रिज एक टोरी स्टेशन के निकट चंदवा-डोमी पथ पर, एक लातेहर स्टेशन के निकट लातेहार-सरयू पथ पर और फूट ओवर ब्रिज बरवाडीह जंक्शन पर, छिपादोहर रेलवे जंक्शन पर और महुआ मिलान स्टेशन पर इसके साथ-साथ मैंने कुछ यात्री सुविधाओं के लिए माननीय मंत्री जी को पत्र लिखा था, महुआ-मिलान टोरी, लातेहार और बरवाडीह स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने हेतु।

माननीय महोदय, मैं यह भी कहना चाहूंगा कि मैं जिस क्षेत्र से आता हूं वह अत्यंत पिछड़ा क्षेत्र है, परंतु रेल राजस्व की दृष्टि से धनबाद रेल मंडल लगभग प्रति वर्ष 10 हजार 3 सौ करोड़ रुपये डिसपैच के माध्यम से देता है। जिसमें मेरे क्षेत्र का योगदान लगभग 4 हजार करोड़ रुपये आता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह भी आग्रह करूंगा कि जिन रेल लाइनों के बारे में मैंने अभी कहा है, अगर वे रेल लाइन पूरा होने के बाद लगभग तीन साल के अंदर अपने व्यय को वापस नहीं करती हैं तो वह इन योजनाओं में हाथ नहीं लगाएं।

22.00 hours

यह भी मैं उनसे आग्रह करूंगा और साथ ही साथ मैं माननीय रेल मंत्री जी के बजट के बारे में कुछ निवेदन करना चाहता हूं। चूंकि समय नहीं है, इसलिए मैं सिर्फ उल्लेख करूंगा कि आपने पेज 46 के 16 नम्बर पर कहा है कि आर्थिक दृष्टि से व्यावहारिक रेल परियोजनाओं को फंड मिलने का पूरा भरोसा है और अगले तीन-चार साल में ये योजनाएं पूरी हो जायेंगी। साथ ही साथ आपने एक्शन टेकन रिपोर्ट में 81, 82 और 83 में जो कहा है कि हम स्टेट के साथ पार्टनरशिप करेंगे, मैं यह ध्यान दिलाना चाहता हूं कि झारखंड देश का वह राज्य है, जिसने 2003 में ही रेलवे के साथ पार्टनरशिप की, पैसा दिया और फिर 2012 में भी पार्टनरशिप की। इसलिए आप इन योजनाओं को जरूर ध्यान में रखें।

मैं एक बार फिर से माननीय मंत्री जी को पिछले रेल बजट 2015-16 के पेज संख्या 31 में साझेदारी बनाने में उन्होंने जो कहा था कि कोयला, लोहा, सीमेंट इत्यादि के लिए उनकी व्यवस्था जो बनेगी, उसमें वह करेंगे, लेकिन ऐसा हमारे क्षेत्र के साथ नहीं हुआ है। साथ ही साथ उन्होंने नेटवर्क की

क्षमता वृद्धि की बात कही है। मैंने जो बरवाडीह-चिरिमिरी रेल लाइन की बात कही है, वह 400 किलोमीटर कोलकाता से मुम्बई के बीच की दूरी को कम करने वाली एक योजना है, जो भारत को निश्चित रूप से आर्थिक विस्तार देगी और साथ ही साथ उन्होंने पिछले बजट के पृष्ठ संख्या 31 के पैरा 81 में दूरस्थ और पिछड़े क्षेत्रों में रेल नेटवर्क के विस्तार को कहा था कि यह अग्रदूत का काम करता है। इसलिए मैं इन योजनाओं की चर्चा करता हूं और सिर्फ एक बात कहना चाहूंगा कि यह देश का दुर्भाग्य है कि पूर्व की सरकारों ने इन क्षेत्रों को पिछले अस्सी सालों से इतना वंचित रखा। अभी जो भूरिया जी कह रहे थे कि आदिवासी क्षेत्र की उपेक्षा की जाती रही है। सच्चाई यह है कि अगर अस्सी सालों से उपेक्षा नहीं होती तो छत्तीसगढ़ और झारखंड का यह भूभाग आज उग्रवाद का दंश नहीं झेलता। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि चतरा लोक सभा की ये जितनी लम्बित परियोजनाएं हैं, ये पूरे पूर्वी भारत को आर्थिक विकास की दिशा देगी, इसलिए मेरा आग्रह होगा कि आप इन योजनाओं को माननीय मंत्री जी के माध्यम से पूरा करवाये।

अंत में एक बार फिर एक सार्थक और अच्छे बजट के लिए विपरीत स्थितियां रहने के बाद भी एक अच्छा बजट लाने के लिए मैं माननीय मंत्री, श्री सुरेश प्रभु और श्री मनोज सिन्हा जी को बहुत-बहुत बधाई देते हुए अपनी बात को समाप्त करूंगा। धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, 30 more Members want to speak on this. If the House agrees, we may extend the time of the House till 11 p.m.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

श्री अजय मिश्रा टेनी (खीरी) : सभापति महोदय, मैं सदन में प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूं। भारत की परिस्थिति व विविधता के कारण परिवहन के लिए रेल का बड़ा महत्व है। जब हमारा देश आजाद हुआ तो सड़कों के अभाव व कई जगहों पर रेल की लाइनें न होने के कारण जरूरत थी कि रेल लाइनों का विस्तार करके पूरे देश को सस्ता व सुविधापूर्ण परिवहन उपलब्ध कराया जाए। मैं यह तो नहीं कहता कि इस क्षेत्र में कोई काम नहीं हुआ, परंतु यह निश्चित है कि जैसा योजनाबद्ध विकास होना चाहिए था, वह नहीं हुआ। चूंकि रेल के परिवहन से बहुत सारे देश जुड़े थे, इस देश की बहुत बड़ी जनसंख्या रेल से जुड़ी थी, इसलिए हमारी पूर्ववर्ती सरकारों ने रेल का राजनीतिकरण किया और रेल का उपयोग राजनीति करने के लिए किया।

उदाहरण के रूप में मैं कहना चाहता हूं कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में जब उन्होंने एक शिलान्यास किया तो मैंने इसी लोक सभा में यह प्रश्न उठाया था कि माननीय मंत्री जी हमारे यहां ऐसा एक शिलान्यास हुआ है तो उसके उत्तर में कहा गया कि यूपीए की सरकार ने ऐसे कम से कम 300 शिलान्यास पहले कर रखे हैं, जो केवल राजनीतिक और चुनावी कारणों से किये गये थे और यह उसी का परिणाम था और केवल रेल के क्षेत्र में ही नहीं, हम लोगों ने देखा है, जब 2014 में हमारी सरकार बनी, महंगाई, भ्रष्टाचार, सड़कें, आतंकवाद, सीमा की सुरक्षा ऐसे बहुत सारे मसले थे, जिनके कारण देश की दुर्दशा हो रही थी और पूरी दुनिया में भारत का सम्मान घटा था, वैसी स्थिति रेल की भी थी। बहुत सारे साथी उन बातों को कह चुके है, जिनको मैं दोहराना नहीं चाहता हूँ। हमारी सरकार ने इंफ्रास्ट्रक्चर खड़ा करने के लिए एक मज़बूत काम किया है, हमारे माननीय रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी ने बहुत ही योग्यता से, बहुत ही सक्षमता से पूरे देश में रेल का इंफ्रास्ट्रक्चर खड़ा करने का काम किया है, जिसमें बालिकाओं, महिलाओं को ऐसी सुविधाएं दी जा सकें। मैं उनको धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने मेरे क्षेत्र में एक मैलानी बहराइच रेलवे लाइन दी है। गोला में एक फुल साइड का रैक पॉइंट दिया है और पहले से जो ब्रॉडगेज का काम हमारा लखनऊ, एसबाग और पीलीभीत लाइन पर हो रहा था, मैं माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि तीनों जो काम हो रहे हैं, इसमें कोई बाधा न आने पाए, इसको समयबद्ध तरीके से पूरा करा दें।

उसके साथ-साथ मेरे लोक सभा क्षेत्र के लखीमपुर नगर में ओवरब्रिज के नीचे रेलवे क्रॉसिंग बंद कर दिया गया है, जिससे मेरा शहर दो हिस्सों में बंट गया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि शहर के दोनों हिस्सों को आवागमन की दृष्टि से जोड़ने के लिए नगर लखीमपुर रेलवे स्टेशन पर दोनों

साइड को जोड़ने वाला ओवरब्रिज बनाया जाए। उसके साथ-साथ लखीमपुर नगर के पास एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है - ओयल, वहां पर रेलवे की बहुत बड़ी संपत्ति भी है, लेकिन रेलवे के मानकों के अनुसार वह स्टेशन बंद होने वाला है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि उस स्टेशन को बंद न किया जाए। उसके साथ-साथ पलिया, निघासन, बिलराया रेलवे लाइन के सर्वे के लिए रेलवे बोर्ड को दिया गया है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि उसका सर्वे करा कर पलिया, निघासन और बिलराया की नई रेलवे लाइन बिछाई जाए। पुनः मैं रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री भोला सिंह (बुलंदशहर) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया है। मैं माननीय प्रधान मंत्री और माननीय रेल मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करना चाहूंगा, जिन्होंने इस बजट के माध्यम से जनता को रेलगाड़ियों में मिलने वाली सारी सुविधाओं का ध्यान रखा है। रेल यात्रियों को हर मूलभूत सुविधा पहुंचाने के लिए इस बजट में प्रावधान रखा है। इसके लिए मैं बहुत-बहुत बधाई देना चाहूंगा। समय की बहुत कमी है, मैं नहीं चाहता कि मेरे बोलने के बीच में आपकी घंटी बज जाए। इसलिए मैं सीधा-सीधा अपने क्षेत्र की समस्याओं के बारे में माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहूंगा।

महोदय, मेरा लोक सभा क्षेत्र बुलंदशहर है, जो कि देश की राजधानी दिल्ली से मात्र 70 किलोमीटर की दूरी पर है। बहुत सारे धार्मिक स्थल बुलंदशहर में हैं। बहुत सारे यात्री सैंकड़ों की संख्या में नौकरी और व्यापार के लिए दिल्ली आते हैं। बड़ी संख्या में फल सब्जी दूध दिल्ली के लिए सप्लाई होती है। अभी पिछले वर्ष हमारे आदरणीय मंत्री जी ने बुलंदशहर के ऊपर बहुत बड़ी कृपा की थी। एक नई ट्रेन कानपुर से जम्मू के लिए चली थी, मेरे आग्रह पर माननीय मंत्री जी ने जम्मूतवी ट्रेन का स्टॉपेज़ बुलंदशहर में दिया। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को समस्त क्षेत्रवासियों की तरफ से बहुत-बहुत धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूँ।

सभापति महोदय, मेरे क्षेत्र में रेल की स्थिति अभी बहुत अच्छी नहीं है। अभी पूर्व में दो सर्वे हुए हैं, जिसमें एक दादरी से सिकंदराबाद, बुलंदशहर, जंगीराबाद, अनूपशहर, नरौरा के लिए हुआ था। दूसरा चोला से बुलंदशहर के लिए हुआ था। ये दोनों ही बड़ी महत्वपूर्ण लाइन हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि जो सर्वे हुआ है, उस पर नई लाइन बिछाने की कृपा करें। दूसरा, मेरे क्षेत्र में होते हुए कुछ ट्रेनें वहां से गुजरती हैं, जो डिवाई स्टेशन से जाती हैं। एक दादर एक्सप्रेस है, एक महाकाल एक्सप्रेस है। इन दोनों ट्रेनों का डिवाई में स्टॉपेज बना दें। मैं अंत में मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि बुलंदशहर से दिल्ली आने के लिए कोई सीधी रेल नहीं है। मेरा आग्रह है कि बुलंदशहर से दिल्ली के लिए एक नई ट्रेन चलाने की कृपा करें।

श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद) : महोदय, धन्यवाद। सबसे पहले मैं देश के प्रधान मंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी को, हमारे रेल मंत्री माननीय प्रभु जी को और रेल राज्य मंत्री, जो सांसदों को मुझे लगता है कि इस देश के इतिहास में इतनी आसानी से उपलब्ध होने वाले सबसे सर्वश्रेष्ठ मंत्री हैं, ऐसे हमारे माननीय सिन्हा साहब का बहुत आभार व्यक्त करता हूँ कि एक अच्छा बजट इस देश को आपके माध्यम से मिला है। मैं केवल 4-5 मिनट में अपनी बात समाप्त करूँगा। सबसे पहले तो मेरा धन्यवाद इसलिए बोलना जरूरी है कि बहुत लम्बे समय से एक माँग लगातार हम लोग कर रहे थे, विदेश मंत्री माननीय सुषमा स्वराज जी, हमारे प्रदेश के मुखिया माननीय मुख्यमंत्री शिवराज सिंह चौहान साहब, इन्दौर से जबलपुर रेल लाइन जोड़ने के लिए। सर्वे के नाम पर तीन-चार साल से बात चलती रही, लेकिन मैं धन्यवाद देता हूँ वर्तमान सरकार को कि हमारी सरकार ने, माननीय मंत्री जी ने, राज्य मंत्री जी ने इन्दौर से जबलपुर को जोड़ने के लिए नई रेल लाइन और उस पर लगभग ढ़ाई हजार करोड़ रूपए के बजट की जो स्वीकृति दी है, उसके लिए मैं बहुत हृदय से धन्यवाद देना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जी से अपेक्षा है कि वह रेल लाइन इन्दौर-खातेगांव-नसरूलागंज होते हुए बरेली, उदयपुरा से गाडरवारा अभी जाने का उसका प्रावधान है। मेरा अनुरोध है कि अगर उदयपुरा से तेंदुखेड़ा होते हुए करेली लाइन में उसको जोड़ा जाएगा तो शायद एक और हमारा जिला, एक और विधान सभा उसमें शामिल होगी और बजट में बहुत ज्यादा अन्तर उसमें नहीं आएगा।

माननीय मंत्री जी से मेरा एक आग्रह है, हमारी स्टैंडिंग कमेटी भी लगातार माँग करती रही है, पहले भी हम लोगों ने वहाँ से प्रस्ताव भेजे हैं कि जो टेक्निकल स्टॉपेज थे, जहाँ पर रेल सफाई आदि के लिए रोकी जाती थी, मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इस देश में जितने टेक्निकल हॉल्ट थे, उनको कामर्शियल हॉल्ट में परिवर्तित किया गया है। यह काम हो गया है, इसलिए हम आपका बहुत आभार व्यक्त करते हैं, हमारा अकेला इटारसी स्टेशन, जिसे लगभग 12 हॉल्ट वहाँ पर मिले हैं, इसके लिए हम आपका बहुत आभार व्यक्त करते हैं। माननीय मंत्री जी से मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि हमारे जो छोटे स्टॉपेज हैं, पूर्व वक्ताओं ने कहा है पैसेंजर, फॉस्ट पैसेंजर, जी.एम. लेवल पर उनके पास अधिकार अगर आप देंगे तो छोटे-छोटे स्टेशनों पर जो लगातार माँग हो रही है, उस माँग की पूर्ति वहाँ पर की जा सकती है। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूँ कि हमारे जो मीसा बन्दी हैं, जिन्होंने इस देश के हित में बड़ी लम्बी लड़ाई लड़ी है, अलग-अलग राज्यों में उनके लिए अलग-अलग तरह की सुविधाएं मिल रही हैं। मैं अनुरोध करना चाहता हूँ कि स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों की तर्ज पर इस देश के मीसा बन्दियों के लिए भी ट्रेन में आरक्षण की और जो अन्य सुविधाएं स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों को दी जाती हैं, इस तर्ज पर उन्हें

भी सुविधा उपलब्ध कराई जाएगी, यह हमारी आपसे अपेक्षा है और मैं इसके लिए आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ।

माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि भोपाल से इटारसी हमारा बहुत महत्वपूर्ण रेलवे ट्रैक है, उस पर अगर आप एक मैमो ट्रेन का प्रावधान करेंगे तो उससे राजस्व की प्राप्ति भी होगी और अप-डाउनर्स को मदद भी मिलेगी। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि एक बड़े स्वतंत्रता संग्राम सेनानी, शिक्षाविद् और पार्लियामेन्टेरियन हरि विष्णु कामथ साहब थे। जबलपुर से भोपाल जन शताब्दी एक्सप्रेस चलती है, अगर उसका नाम श्री हरि विष्णु कामथ एक्सप्रेस किया जाएगा तो उस महान हस्ती के प्रति एक बहुत सम्मान होगा। हमारी बहुत सी माँगे स्टॉपेज की हैं, मैं केवल तीन माँगें आपके सामने रखना चाहता हूँ, बाकी लिखित में आपसे अनुरोध कर दूँगा। बनखेड़ी रेलवे स्टेशन है, वहाँ के हमारे साथी, वहाँ के निवासी बहुत लम्बे समय से माँग कर रहे हैं, जबलपुर-अमरावती एक एक्सप्रेस है, उसके हॉल्ट की वहाँ पर माँग कर रहे हैं, कृपया अनुरोध है कि वह हॉल्ट दिया जाए। सुहागपुर में जबलपुर-नई दिल्ली हमारी जो एक्सप्रेस ट्रेन है, उसका वहाँ पर स्टॉपेज दिया जाए, इससे लोगों को बड़ी सुविधा होगी। हमारा करेली रेलवे स्टेशन है, वहाँ इन्दौर-जबलपुर ओवरनाइट एक्सप्रेस है, अगर आप उसका वहाँ स्टॉपेज देंगे तो बड़ी कृपा होगी। पैसेंजर ट्रेन के छोटे-छोटे स्टॉपेज हमारे स्टेशंस पर देंगे तो आपकी बड़ी कृपा होगी। इस अवसर पर मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए कहना चाहूँगा कि गरीबों के लिए और अनारक्षित कोटे के जो हमारे यात्री हैं, उनके लिए हर ट्रेन में जो दो-दो डिब्बे आपने बढ़ाए हैं, उसके लिए मैं भारत सरकार का, रेल मंत्रालय का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI M. MURLI MOHAN (RAJAHMUNDRY): Hon. Chairperson Sir, thank you very much for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget. I express my sincere thanks for sanctioning East Coast dedicated freight corridor between Kharagpur and Vijaywada *via* Visakhapatnam which covers a stretch of nearly 1100 kilometres under PPP mode which will augment infrastructure in a number of sectors and give boost a port development in the East Coast, especially two out of three freight corridors under PPP mode would benefit our State of Andhra Pradesh. Similarly, the North-South Corridor from Chennai to Delhi *via* Vijaywada would cater to most parts of Andhra Pradesh. In this context Shri Chandrababu Naidu Garu, the hon. Chief Minister of Andhra Pradesh has suggested for considering a DFC from Raipur to Visakhapatnam by inter-linking it with the above two proposed DFCs.

We can have a Diamond Corridor which can play a very significant role in the development of coastal States. Andhra Pradesh can emerge as a suitable logistic hub to promote trade relations between various States and countries so that it will serve the larger interests of Andhra Pradesh and Chhattisgarh, and would also boost up the revenue generation.

However, I am very much disappointed for not considering the establishment of a separate Railway Zone at Visakhapatnam, even though an assurance was made in the AP Reorganization Act, we are at a loss on this issue as to why such decision was not been taken so far even though the NDA Government has come to power nearly two years ago. In this regard, Shri Chandrababu Naidu *Garu,* hon. Chief Minister of Andhra Pradesh, along with our Party MPs had met Shri Suresh Prabhu, many a time and requested him o sanction for creation of a new separate Railway Zone at Visakhapatnam.

Establishment of a Railway University at Amaravati which is the new Capital city of Andhra Pradesh, modernisation of Visakhapatnam-Rajahmahendravaram, Vijayawada Railway Station, along with other stations

through PPP mode. However, they have been ignored in the Railway Budget which really pains us a lot.

Another issue I want to bring to the kind attention of the hon. Railway Minister is that the existing Rail-cum-Road Bridge running across the river Godavari-Rajahmundry is in a dilapidated condition. This is one of the oldest bridges of the country. There are wide cracks on the pillars and has become very dangerous. Some parts of the bridge has already fallen resulting in the blockade of the road traffic.

In this context, I am to state that there is one more railway bridge situated on the river of Godavari which is having a single railway track because of which the railway traffic at Rajahmahendravarm and other places is badly affected. In fact, there are a number of passengers and goods trains passing on this route. Laying of second railway track on this railway bridge is the need of the hour.

I would like to put forth genuine demand of the public particularly from the coastal districts of Srikakulam, Vijayanagaram, Anakapalli, East and West Godavari and all the districts of the State, for the introduction of Rajdhani Express from Amaravati, the new Capital to New Delhi *via* Guntur, Vijayawada, Rajahmahendravaram, Visakhapatnam, Rayagada, Raipur and Nagpur.

Thank you, Sir.

श्री सुधीर गुप्ता (मंदसौर) : माननीय सभापति महोदय, रेलवे जो भारत की आधारभूत संरचना है, उसके बजट पर आज मुझे बोलने का अवसर मिला है इस बात के साथ कि चलो मिलकर कुछ नया करें, पटरी से उतरी रेल पटरी पर फिर ले आएँ। इस संकल्प के साथ मोदी जी के नेतृत्व में सम्माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और विशेष रूप से श्री मनोज सिन्हा जी के प्रयासों का यह परिणाम है कि रेल बहुत तेजी से आगे बढ़ रही है। बिना यात्री किराये की वृद्धि किए 65000 अतिरिक्त बर्थों को साथ लेकर 17000 बायो टॉयलैट्स के साथ 400 स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा, 820 आरओबी और आरयूबी, 2020 तक आम आदमी की लंबे समय से चली आ रही आशाओं को पूर्ण करने के लिए 1 लाख 84 हजार 820 करोड़ के राजस्व के लक्ष्य के साथ 780 स्वचालित टिकट मशीनें, 1600 किलोमीटर विद्युतीकरण, ऐसी कई लोकप्रिय स्थितियों को आपने देश में लाकर खड़ा किया है। अंत्योदय एक्सप्रैस, अनारक्षित सुपरफास्ट ट्रेन दीनदयाल सवारी डिब्बे, पूर्णतः वातानुकूलित हमसफर, तेजस और उदय, पत्रकारों के लिए विशेष रियायत, क्लीन माई कोच, 30 हजार नए शौचालय, सीएसआर के साथ सामाजिक संगठनों को जोड़ना, 10 नए बेस किचन, डिजिटल डिस्प्ले बोर्ड, खाली भूमि पर कोल्ड स्टोरेज, रेलवे साइट, लॉजिस्टिक पार्कों का और वेयरहाउसों का निर्माण, निश्चित रूप से यह आदर्श बजट है जो देश के लिए अपने आप में एक नई प्रगति के स्वप्न को पूर्ण करने के लिए आगे बढ़ा है।

माननीय रेल मंत्री जी, माननीय रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी, मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि आपने इस विकास और विस्तार में मध्य प्रदेश का भी पूर्ण ध्यान रखा है और इस विकास और विस्तार में मेरे संसदीय क्षेत्र मंदसौर का भी पूर्णतया आपने ध्यान रखा है। कांग्रेस के दौर में पूरे पांच साल में एक आर.ओ.बी. और आर.यू.बी., जिसका नामोनिशान नहीं था, आपने नौ आर.ओ.बी. और आर.यू.बी. मेरे संसदीय क्षेत्र को दिये हैं, इसके लिए मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। मैं धन्यवाद इस बात के लिए भी देता हूं कि नीमच और चित्तौड़ के दोहरीकरण को आपने बजटीय व्यवस्था से जोड़ दिया है। मैं धन्यवाद इस बात के लिए भी देता हूं कि आपने विद्युतीकरण के हमारे संकल्प को पूर्ण करने के लिए काम किया है। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि उदयपुर से उज्जैन, टूरिस्ट सर्किल जो भारत को पर्यटन की दृष्टि से एक नया स्वप्न पूर्ण करेगा, उस ओर भी आप ध्यान देंगे। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि श्यामगढ़ में एक बेस किचन बना हुआ है, आप जो नये 10 बेस किचन बना रहे हैं, उसके साथ श्यामगढ़ को भी जोड़कर उस बने हुए बेस किचन का उपयोग करेंगे। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि सर्वे में आपने सुवांसरा से मंदसौर, नीमच सिंगोली कोटा, मंदसौर से प्रतापगढ़ बांसवाड़ा गोधरा, नीमच से बड़ी सादड़ी का जो सर्वे 1990, 2001 और 2008 में हुआ था, वह किसी कारण से रुका है। उसे आप आगे बढ़ाकर मारवाड़ जंक्शन से नीमच को

जोड़ेंगे। ...(व्यवधान) मैं एक मिनट में कन्क्लूड कर रहा हूं। जावरा से तालालोट, रामगंजमंडी से नीमच, यह आपने सर्वे दिया है, इसे पूर्ण करने का आप प्रयास करेंगे। मैं आप सब लोगों से एक आग्रह और करूंगा, माननीय रक्षा मंत्री जी भी हमारे पास यहां बैठे हैं। नीमच से बड़ी सादड़ी, यह निश्चित रूप से पाकिस्तान बोर्डर तक पहुंचने का और यह मेरा क्षेत्र माननीय रक्षा मंत्री जी और मनोज सिन्हा जी से आग्रह कर रहा हूं। ...(व्यवधान) हूणों को पराजित करने वाला वह क्षेत्र है, जिससे डर कर चीन ने दीवार बनाई थी। यह मेरा संसदीय क्षेत्र है और चित्तौड़, जिसकी वीरांगनाएं और वीर सारे देश में जानी जाती हैं, इसलिए यही रेलें पाकिस्तान को पार करते हुए अखण्ड भारत के स्वप्न को पूरा करेगी, इसलिए आपसे आग्रह है कि इस स्वप्न को पूरा कराइये।

श्री राहुल शेवाले (मुम्बई दक्षिण मध्य) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी का अभिनन्दन करता हूं और मेरे चुनाव क्षेत्र और मुम्बई के लिए उन्होंने सी.एस.टी. पनवेल एलीवेटिड कोरीडोर जो डिक्लेयर किया, उसके लिए मैं उनका आभार मानता हूं।

मुम्बई में 75 लाख पैसेंजर्स डेली ट्रैवल करते हैं और उसमें एवरेज 3400 की एक्सीडेंट्स में मृत्यु होती है। लास्ट 2-3 सालों में जब ज्यादा पैसेंजर्स की मृत्यु हो रही थी, तभी माननीय रेल मंत्री जी ने एक कमेटी गठित की और उस कमेटी में सभी सांसद थे और उस कमेटी को कहा कि पूरे रेल पैसेंजर्स हैं और ये एक्सीडेंट्स रोकने के लिए रेलवे को क्या एक्शन प्लान करना चाहिए, यह कमेटी को उन्होंने निर्देश दिया था। उस कमेटी ने एक महीने में पूरी रिपोर्ट बनाई और जो एक्सीडेंट्स हैं और पैसेंजर्स को क्या फैसिलिटीज़ मिलनी चाहिए, उसकी एक रिपोर्ट बनाई और उस रिपोर्ट के तहत कमेटी ने माननीय रेल मंत्री जी को डिमांड की थी, 21 हजार करोड़ अगर मुम्बई लोकल को मिलेंगे तो मुम्बई के जो पैसेंजर्स हैं, उसमें महिला पैसेंजर्स हैं, सीनियर सिटीज़न हैं, सभी को फैसिलिटी मिल सकती है और जो 3400 एक्सीडेंट्स इसके पहले हुए थे, अगर उनको रोकना है तो एक एक्शन प्लान जो कमेटी ने किया था, वह इम्प्लीमेंट करना चाहिए। उस कमेटी ने लोंग टर्म और शॉर्ट टर्म मैजर्स लिए थे। उसमें उन्होंने सुझाव दिया था कि Provision of emergency medical care for accident victims at suburban stations in phased manner, introduction of 15 more car rakes, particularly during peak hours to reduce overcrowding, implementation of tress-passing control project through MRVC, construction of escalators at every station, more FOB and subways to reduce hazard of crossing tracks, provision of door closing technology, and CBTC system for signalling etc. ये सुझाव कमेटी ने दिये थे, लेकिन माननीय रेल मंत्री जी ने उसमें से 50 प्रतिशत ही जो सुझाव थे, उनके लिए इस बजट में प्रोवीजन किया है। मेरी सभी मुम्बई के नागरिकों के माध्यम से और आपके माध्यम से मांग है कि इस बजट में 21 हजार करोड़ रुपये का जो कमेटी ने सुझाव दिये थे, उसका प्रोवीज़न करेंगे तो मुम्बई में जो एक्सीडेंट्स होते हैं, वे एक्सीडेंट्स रोके जा सकते हैं।

इसके बावजूद जो रेल की वेकेंट लैंड है, उसको अगर हम पी.पी.पी. मॉडल से डैवलप करेंगे तो रेलवे को रेवेन्यू मिल सकता है। रेलवे स्टेशनों को पी.पी.पी. मॉडल से डैवलप करेंगे तो रेलवे को रेवेन्यू मिल सकता है। मेरे चुनाव क्षेत्र में दादर रेलवे स्टेशन है, उसको रीडैवलप करने का एक प्रोजैक्ट रेलवे मिनिस्ट्री को दिया गया है। मेरे चुनाव क्षेत्र में कुर्ला माओल में जो गुड्स लेंन्स हैं, उनको अगर पैसेजर्स लेन में कन्वर्ट किया जाये तो रेलवे को रेवेन्यू मिल सकता है।

महोदय, मेरे क्षेत्र में मानखुर्द क्षेत्र है, जहां आबादी बढ़ रही है। वहां मानखुर्द से सी.एस.टी., मानखुर्द से दादर और अगर मानखुर्द से कुर्ला लोकल चालू करेंगे तो पैसेंजर बढ़ सकते हैं और रेलवे को रेवेन्यू मिल सकता है।

महोदय, मैं बस एक मिनट में समाप्त कर रहा हूं। स्वच्छता के लिए अगर हम स्थानीय संस्थाओं को एडॉप्ट सिस्टम पर स्टेशन देंगे, तो 'स्वच्छ भारत अभियान' के तहत स्वच्छता भी हो सकती है।...(व्यवधान)

SHRI PRATAP SIMHA (MYSORE): Mr. Chairman, Sir, first of all, I thank you for giving me this rare opportunity. The reason why I am calling it a rare opportunity is this. Now I do not have to face the rabble-rousing Opposition or you do not have to tell 'Please address the Chair'. So, it is a rare opportunity and I thank you for giving me the rare opportunity. I cannot see any Member of the Congress Party sitting in the House. Now the people of India can judge who is intolerant.

HON. CHAIRPERSON: Come to the subject, please.

SHRI PRATAP SIMHA: Okay, Sir. I congratulate the hon. Railway Minister and his able deputy, Mr. Manoj Sinha *ji* for presenting a wonderful Budget which can change the face of the Indian Railways. I also thank the Railway Ministry for allocating Rs. 2,779 crore for the overall development of Karnataka Railways which is three times bigger than what UPA used to allot us. So I congratulate the Railway Ministry once again.

I represent Mysore and Coorg. Let me tell you a few things about my constituency. For the last two years, we have been honoured with the cleanest city in India. We have got the most beautiful palace and we have got the third largest zoo in Asia and the oldest zoo in India. We have got three national parks and the same number of dams. We have got the Brindavan Garden; we have got the world famous Dasara. You are well aware, I also represent the place where Cauvery takes its birth.

The reason why I am telling all these things is this. As the former Prime Minister of India, Devegowda *ji* rightly said, railway double tracking between Bangalore and Mysore was first proposed two decades back. It has been over a decade since the work was started. It is yet to be completed. It is a long-pending and ongoing process. I request the Railway Minister and his deputy, Manoj Sinha *ji*, who is well aware of the condition of the traffic between Mysore and Bangalore, to give some kind of stern warning to the Railway officials to speed up the process and complete the double tracking.

There is one more issue. The Tipu's armoury is a stumbling block to complete the double tracking. For the last two years, we are hearing the same response from the Railway officials that they calling the tender and it is under the process. We are yet to see any good news from the Railway Ministry.

There is a State highway between Mysore and Bangalore. The congestion there is so high, the pressure on the road is so high that we could see at least half-a-dozen accidents every day. So, I would request the Railway Ministry to speed up the double tracking. It will help the people of Mysore as well as Coorg.

Sir, there is one more issue. We do not have any train between Mysore and Bangalore running between 3.30 p.m. and 6.15 p.m. We have a Chamundi passenger train departing at 6.15 p.m. It is highly congested. You simply cannot travel in that train. So I would request the Railway Minister to run one more train at 5.15 p.m. just to decongest the Chamundi passenger train.

I also represent Coorg. As you are very well aware, Coorg is the place where Cauvery takes her birth. In Karnataka, Coorg is the only district which does not have railway connectivity. It is a long pending demand. Every MP has demanded it for the last 30 years. Finally, thanks to the Railway Ministers, Prabhu ji and Manoj Sinha ji. They have understood our problems and given a green signal to the Mysore-Kushalnagar Railway Project. I request him to help us in realising our dream as soon as possible.

Finally, the Urban Development Ministry, under the able leadership of Venkaiah Naidu ji, conducts 'Cleanest City Competition' every year. We have been honoured with that 'Clean City' title for the last two years. I would like to suggest the Railway Minister for conducting the similar kind of competitions among the railway stations. There will be a healthy competition between the DRMs. It will also give some kind of encouragement to the Railway officers.

Thank you, Sir, for giving me this opportunity.

श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर): सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। सबसे पहले मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि हम लोग, चूंकि बहुत समय यहां दे रहे हैं तो कुछ ग्रेस मार्क जरूर दे दीजिए।

सभापति महोदय, आज यहां पर रेल बजट के समर्थन में बहुत सारे सदस्य बोल चुके हैं। यह गौरव का विषय है कि आजादी के बाद यह जो बजट आया है, यह बहुत ही अभूतपूर्व बजट है। इसका सबसे बड़ा उदाहरण है कि आज विपक्ष की कुर्सियां आज खाली हैं। इन लोगों के पास आज आलोचना करने के लिए भी कुछ नहीं बचा है कि यहां बैठकर इस बजट की कहीं से कोई आलोचना कर सकें। यह अपने आप में एक ज्वलंत उदाहरण है। जहां तक रेल की बात है तो रेल निश्चित ही सेवा का, मालभाड़ा का वाहक तो है ही, लेकिन देश की संस्कृति का एक संगम भी है और एक वाहक भी है। रेल के द्वारा पूरे भारत की संस्कृतियों का जो एक मेल होता है, जो एक संगम होता है, उसके आधार पर अगर धर्मनिरपेक्षता का सबसे ज्वलन्त उदाहरण कोई एक हमारा विभाग प्रस्तुत करता है तो वह हमारी रेल ही है। उस रेल पर हमारे वर्तमान प्रधानमंत्री श्रद्धेय मोदी जी सबका साथ, सबका विकास का नारा देकर, अब तक जिस प्रदेश के मंत्री होते थे, उस प्रदेश को ही विशेष पैकेज देकर रेल बजट की इतिश्री कर लेते थे, लेकिन जहां तक हमारी सरकार का सवाल है, हम उत्तर प्रदेश से आते हैं। उत्तर प्रदेश का सर्वाधिक हिस्सा होना चाहिए, क्योंकि यह देश की सबसे बड़ी आबादी का प्रदेश है, लेकिन फिर भी हमारी सरकार जिसने सबका साथ, सबका विकास का नारा दिया है, उत्तर प्रदेश में बजट तो दिया ही है, लेकिन जो पूर्वोत्तर राज्य हैं, जहां अगर वोट की राजनीति हमारी सरकार करती तो उत्तर प्रदेश की तुलना में, अन्य प्रांतों की तुलना में पूर्वोत्तर राज्य मेघालय, मिजोरम, अरूणाचल प्रदेश जैसे राज्य हैं, उन राज्यों में सदस्यों की संख्या बहुत कम है, लेकिन फिर भी सर्वाधिक बजट हमारी सरकार ने पूर्वोत्तर राज्यों को दिया है, उसके बाद हमारे प्रदेश उत्तर प्रदेश को दिया है। मुझे बहुत सी बातें कहनी थी, विशेष रूप से हमारी रेल ने जो अभूतपूर्व काम किया है, विश्व में जो एक रिकार्ड बनाया है और बायो वैक्यूम टॉयलेट विकसित किया है। यह हमारी भारतीय रेल का विश्व में सबसे बड़ा रिकार्ड है, जो केवल भारत में अभी स्थापित हुआ है। इसके लिए मैं विशेष रूप से माननीय सुरेश प्रभु जी को और माननीय मनोज सिन्हा जी को बधाई दूंगा।

महोदय, मैं मूल विषय अपने संसदीय क्षेत्र पर आता हूं। माननीय रेल मंत्री जी को मैं बधाई दूंगा, जो इन्होंने खलीलाबाद से बांसी होते हुए, डुमरियागंज होते हुए और बहराइच, श्रावस्ती तक रेल लाइन बिछाने की स्वीकृति प्रदान की है, इसके लिए मैं विशेष रूप से इनको धन्यवाद दूंगा। मेरे संसदीय क्षेत्र के

अंतर्गत ही अकबरपुर से गोबिंदसाहब जो बहुत पौराणिक स्थान है, गोबिंदसाहब से होते हुए, रामनगर जहांगीरगंज से होते हुए आजमगढ़ को भी जोड़ने की कृपा करें। मैं माननीय रेल मंत्री जी से मांग करता हूं।

संतकबीर नगर चूंकि संत कबीर की निर्वाण स्थली है, मैं माननीय मंत्री जी से चाहूंगा कि कबीर के नाम पर वहां से कोई एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाने की कृपा करें। विशेष रूप से मैं पुनः अपने रेल राज्य मंत्री जी को हृदय से बधाई देता हूं, बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री देवेन्द्र सिंह भोले (अकबरपुर): माननीय सभापति महोदय, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने भारतीय रेल के 2016-17 के प्रगतिगामी, बहुआयामी बजट पर चर्चा पर अपने विचार रखने का मुझे अवसर दिया।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री माननीय मनोज सिन्हा जी को भी बधाई देना चाहता हूं कि उनके नेतृत्व में माननीय प्रधानमंत्री जी की प्रेरणा से भारतीय रेल ने बदलाव की जो यात्रा शुरू की, वह सही दिशा में उचित गति के साथ मंजिल की ओर बढ़ रही है।

माननीय प्रधानमंत्री जी ने एक बार कहा था कि रेलवे को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास रीढ़ बनाना मेरा विजन है, यह कहने में कोई संकोच नहीं है कि रेलवे की कमान संभालने के बाद सुरेश प्रभु जी, मनोज सिन्हा और उनका मंत्रालय इसे साकार करने का भरपूर भरसक प्रयास कर रहे हैं और व्यक्तिगत स्तर पर ग्राहक के अनुभव में सुधार राष्ट्रीय स्तर पर अधिकाधिक रोजगार सृजन और आर्थिक प्रगति में अग्रणी बनाने की ओर अग्रसर है। सही अर्थों में भारत की यह सबसे बड़ी संस्था अपने में बदलाव लाकर बढ़ते और बदलते भारत में मिशाल बन कर उठ रही है।

महोदय, इस तथ्य से हम सभी परिचित और सहमत हैं कि रेलवे प्रणाली समूचे भारत का प्रतिबिम्ब है, और हमारे महान देश का मूल स्वभाव नैतिकता, आचार्य व्यवहार सभी कुछ शामिल है। इसमें हमारे विकासशील देश का अथक उत्साह झलकता है तो करोड़ों-करोड़ भारतवासियों की शाश्वत आशाओं और आकांक्षाओं का प्रतिबिम्ब भी है। इतना ही नहीं, भारतीय रेल सतत् प्रयास दृढ़ संकल्प और अनन्त उमंग का परिचायक बनकर हम भारतीयों के जीवन अभिन्न अंग बन चुकी है।

महोदय, भारत के आम नागरिक के रूप में भी हम यह अनुभव करते हैं कि विगत वर्ष माननीय सुरेश प्रभु जी एवं माननीय मनोज सिन्हा जी की अगुवाई में रेलवे ने जो बदलाव की यात्रा शुरू की थी, उसके सभी पहलुओं स्पीड, सफाई, कार्यकुशलता और संसाधन जुटाने में उसने महत्वपूर्ण प्रगति हासिल की है। यह सही है लेकिन रास्ता बहुत लम्बा है। महत्वपूर्ण बात यह है कि प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी की अगुवाई में रेलवे के पास मजबूत इरादा है और अपने लक्ष्यों को प्राप्त करने की अदम्य इच्छा है।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की कुछ प्रमुख बातें आपके सम्मुख रखना चाहता हू कि राष्ट्रीय फलक पर रेल बजट की अनगिनत खुबियां गिनाने के लिए हैं, लेकिन मैं व्यक्तिगत तौर पर अपने संसदीय क्षेत्र अकबरपुर के अंतर्गत जनपद कानपुर नगर एवं कानपुर देहात के लिए की गयी घोषणाओं के लिए माननीय रेल मंत्री जी को विशेषतौर पर साधुवाद देना चाहूंगा। इनमें पनकी-भावपुर में 11 किमी की तीसरी लाइन का

निर्माण, भीमसेन-झाँसी तक 206 किमी दूसरी लम्बी लाइन बिछाना, पामा एवं भीमसेन को बी-श्रेणी स्टेशन बनाना, मैथा में सैंड हंप व हाट एकल साइडिंग सहित डाउन प्लेटफार्म का विस्तार, के अलावा इलाहाबाद-कानपुर व झाँसी-कानपुर एवं कानपुर-टूंडला मार्गों पर समपार के बजाय दर्जनों हमारे क्षेत्र के ऊपरी सड़क पुलों को बनाये जाने की मंजूरी और कानपुर-अम्बियपुर के मध्य भी सभी ऊपरगामी पुलों को बदले जाने की गुंजाइश है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी की इस उदारता के लिए उनको धन्यवाद देते हुए कहना चाहूंगा कि हमारे अति पिछड़े क्षेत्र की कुछ बहुत ही जायज मांगे अनदेखी रह गयी हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी एवं रेल राज्य मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं कि जहां माननीय रेल मंत्री जी ने हमारे क्षेत्र में मेमो ट्रेन देकर तीन जनपदों को जोड़ने का काम किया है, वहीं कुछ ऐसी कुछ चीजों को आपके सामने रखना चाहता हूं। ...(व्यवधान)

मान्यवर, मैं आपके सम्मुख बहुत महत्वपूर्ण बात रखने जा रहा हूं। इटावा, ग्वालियर रेल मार्ग के ऊदी से यदि ओरैया, सिकन्दरा, भोगनीपुर, मूसानगर, घाटमपुर, जहानाबाद होती हुयी बिंदकी रोड स्टेशन पर नयी रेलवे लाइन का निर्माण हो जाये तो कानपुर सेंट्रल स्टेशन की व्यवस्तता एवं दूरी कम हो जायेगी और वहां के लोगों को रेलवे सुविधा भी मिलेगी। यदि घाटमपुर क्षेत्र के शम्भुआ स्टेशन जो कि पूर्व में रेलवे विभाग के अधिकारियों की उदासीनता के कारण बंद कर दिया गया था, जिसके चलते उस क्षेत्र में रहने वाले दर्जनों गांवों के किसान, मजदूर, छात्र, शिक्षक आदि रेल यात्री अत्यधिक दूरी तय कर अपने-अपने गंतव्य तक जाते हैं। यदि शम्भुआ स्टेशन को पुनः चालू कर दिया जाये तो हजारों यात्रियों को इसका लाभ मिलेगा।...(व्यवधान)

कौशल विकास और उद्यमिता मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजीव प्रताप रूडी): आज के दिन बहुत सारे माननीय सदस्य रेलवे बजट पर बोल रहे हैं। रेल राज्य मंत्री जी सदन में बैठे हुए हैं, केन्द्रीय मंत्री, श्री मनोहर पर्रिकर जी यहां बैठे हुए हैं। इस दो साल की कार्यावधि में हम सब बहुत अधिक समय के लिए यहां बैठे हैं। विशेषकर, रेल राज्य मंत्री जी सदन में बैठे हुए हैं, केन्द्रीय मंत्री, श्री मनोहर पर्रिकर जी, श्री मेघवाल जी जो हमारे चीफ व्हिप हैं और अन्य माननीय सदस्य यहां उपस्थित हैं। हमारे देश में लोकतंत्र की एक मजबूत परंपरा स्थापित हो रही है, यह आज प्रमाणित हो रहा है। हम सबको बधाई देना चाहेंगे। आज आपने बहुत देर तक सदन का संचलान किया है, जिससे अम्मा आपसे बहुत प्रसन्न होंगी। आज सभी लोग आपसे प्रसन्न हैं। हमारे कैबिनेट मिनिस्टर यहां बैठे हैं, ताकि कार्रवाई हो सके।...(व्यवधान) माननीय सदस्य सदन में बोल सकें। माननीय सिग्रिवाल साहब यहां बैठे हैं,

अन्य लोग यहां बैठे हैं। मैं आपको बधाई देता हूं। मैं विशेष रूप से स्टाफ को भी बधाई देता हूं कि आप सदन को अभी तक चलाने में सहयोग करते रहे है। देर रात पूरा देश इसे देख रहा है।

श्री देवेन्द्र सिंह भोले : उत्तर मध्य रेलवे के कानपुर से इटावा रेल मार्ग पर ब्लॉक हट एफएफ रैपालपुर में टिकट वितरण की व्यवस्था एवं गाड़ी संख्या 646587/54588 एवं 64589/64590 आदि का ठहराव किया जाना अत्यंत आवश्यक है। ...(व्यवधान)

मान्यवर, मैथा और रैपालपुर के बीच में ब्लॉक हट है, वहां डेली गाड़ी रूकती है, डीआरएम के आदेश से एमयूज आता है।

श्री मुकेश राजपूत (फरूखाबाद) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु और माननीय मनोज सिन्हा द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, इसकी हर जगह अच्छी चर्चा हो रही है। लोगों को लगता है कि पहले जो रेल बजट होता था, वह लोक लुभावनी घोषणाओं पर ही आधारित होता था। यह जो बजट घोषित हुआ है, इसमें सही मायने में यात्रियों की सुविधा और जो पुरानी योजनाएं अधूरी पड़ी हुई हैं, उन्हें पूर्ण करके चालू करने के बारे में प्रमुखता दी गई है। यही नहीं, चार सौ रेलवे स्टेशनों को वाई-फाई युक्त किया जाएगा। इसी वर्ष सौ स्टेशन सुविधा युक्त होंगे।

कई सदस्यों द्वारा मंत्री जी की प्रशंसा की गई है। उसके बावजूद मैं अपने क्षेत्र की प्रमुख समस्याओं की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहूंगा। मंत्री जी द्वारा इस बार फरूखाबाद जनपद के लिए चार फ्लाई ओवर दिए गए और एक अंडर पास दिया गया। इसके लिए मैं फरूखाबाद जनपद और अपनी तरफ से आपका बहुत-बहुत आभार, साधुवाद व्यक्त करता हूं। फरूखाबाद जंक्शन से शिकोहाबाद जंक्शन तक रेलवे विद्युतीकरण के लिए जोड़ा जाएगा। दूसरा, कल्याणपुर स्टेशन से फरूखाबाद होते हुए मथुरा को भी विद्युतीकरण के लिए जोड़ा जाएगा। इसके लिए भी मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं। एक बहुत महत्वपूर्ण रेलमार्ग है। मंत्री जी, मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं। यदि दिल्ली से पूर्वांचल असम, मिजोरम, अरुणाचल प्रदेश को जोड़ते हैं तो गाड़ियां या तो दिल्ली से बरेली, मुरादाबाद, लखनऊ होकर पूर्वांचल जाती हैं या वाया टुंडला, इटावा, कानपुर होकर पूर्वांचल जाती हैं। यदि आप अलीगढ़ से कासगंज को सीधा जोड़ देते हैं, आपने बजट में इसका प्रस्ताव भी किया है, सर्वे करवाने के लिए पैसा भी आवंटित किया गया है, यह मात्र 64 किलोमीटर रेलमार्ग बनता है, तो तीसरी लाइन सीधे पूर्वांचल को जोड़ने के लिए मिल जाएगी। मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि इस नई लाइन को स्वीकृत किया जाए।

मैं एक और अनुरोध करूंगा कि फरूखाबाद जनपद से कन्नौज, फर्रूखाबाद, मेनपुरी और कानपुर देहात ऐसे कई जनपदों को जोड़ते हुए 24 घंटे में मात्र एक कालिन्दी एक्सप्रैस ट्रेन चलती है। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि फर्रूखाबाद के पिछड़े क्षेत्र के लोगों को एक और ट्रेन दिल्ली से जोड़ने वाली दी जाए। साप्ताहिक ट्रेन 14151/14152 आनन्द विहार-कानपुर एक्सप्रेस की आवृत्ति प्रतिदिन की जाए अथवा सप्ताह में तीन दिन करने का कष्ट करें। धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON: Shri Ajay Tamta.

श्री अजय टम्टा (अल्मोड़ा) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु और माननीय मनोज सिन्हा जी द्वारा वर्ष 2016-2017 रेल बजट प्रचलन में मील का पत्थर साबित होगा। इस बजट में सभी वर्ग के लोग जो रेल यात्रा करते हैं, उन्हें समावेशित किया गया है। रेल में स्वच्छता का विषय हो या लम्बी यात्रा के दौरान गाड़ियों में ताजे, स्वच्छ भोजन की उपलब्धता, टिकट बुकिंग, खिड़कियों पर खड़े यात्रियों की प्रतिक्षा को कम करना, यात्रा के दौरान यात्रियों के लिए विशेषकर महिलाओं को बेहतर सुविधा उपलब्ध कराना जैसे विषय को लेकर एक बहुत अच्छा काम किया गया है। वहीं पंडित दीनदयाल जी द्वारा अंतिम पंक्ति में खड़े व्यक्ति के लिए अन्त्योदय एक्सप्रैस चलाकर भी बहुत अच्छा काम किया गया है। तीन रेलगाड़ियों, सफर, तेजस और उदय को चलाकर अच्छा काम किया है।

भारत में तीर्थयात्रा एक महत्वपूर्ण आकर्षण रहा है, तीर्थयात्रियों को जोड़ने के लिए माननीय रेल मंत्री महोदय द्वारा आस्था सर्किट चलाना मील का पत्थर साबित होगा। माननीय रेल राज्य मंत्री और माननीय रक्षा मंत्री यहां उपस्थित हैं। मेरा लोक सभा क्षेत्र नेपाल, तिब्बत और चीन का बार्डर आता है इसके अंतर्गत 4 जिले आते हैं। इसे सौभाग्य कहें या दुर्भाग्य 69 साल की आजादी के बाद भी 1 मीटर रेल लाइन मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंदर नहीं है। कोई भी गांव ऐसा नहीं है जहां से प्रत्येक गांव से 5-6 लोग कोई न कोई देश की सैनिक के रूप में काम करता है। सामरिक महत्व की दृष्टि से भी एक तरफ चीन सीमा लगी है जिसने सड़क और रेल लाइन का विस्तार कर लिया है। ब्रिटिश शासन काल में सर्वप्रथम टनकपुर बागेश्वर रेल लाइन का सर्वेक्षण किया गया था, फिर 1992 में इस रेल लाइन का सर्वेक्षण किया गया, जम्मू-कश्मीर और पूर्वोत्तर राज्यों को रेल द्वारा जोड़ने का प्रयास किया जा रहा है वहीं उत्तराखंड की सीमांत क्षेत्र चीन और नेपाल से सटे होने और संवेदनशील होने के कारण रेल लाइन से जुड़ने की आस बांधे हुए है। हिमालय राज्य रेल नेटवर्क को विकसित करने का प्रस्ताव राज्य सभा की याचिका समिति द्वारा 141 प्रतिवेदन में टनकपुर-बागेश्वर के विषय में व्यापक विचार-विमर्श किया गया। समिति ने रेल बोर्ड, रक्षा मंत्रालय, तत्कालीन योजना आयोग और वित्त मंत्रालय के उच्च पदाधिकारियों द्वारा इस विषय पर विस्तृत चर्चा की

गई थी। योजना आयोग और रक्षा मंत्रालय द्वारा समिति को अपने इस रेल लाइन को सामरिक रूप से महत्वपूर्ण स्वीकार किया गया। अतः निवेदन है कि इसे रेल बजट में समायोजित किया जाए। रामनगर, चौखुटिया-गैरसैण, हल्द्वानी-रीठासाहेब रेल लाइन के सर्वेक्षण के लिए जिस धनराशि का प्रस्ताव किया गया, मेरी मांग है कि सर्वेक्षण का काम अतिशीघ्र पूर्ण हो। मुम्बई देश की आर्थिक राजधानी है, क्षेत्र की जनता की काफी पुरानी मांग है कि काठगोदाम से मुम्बई तक सीधी ट्रेन सेवा प्रारम्भ हो, मैं आपके माध्यम से यह मांग करता हूँ।

DR. K.C. PATEL (VALSAD): Sir, with the blessings of hon. Prime Minister, Narendra Modi Ji, my *rajya guru*, late my mother and father, my family and my wife, this is the first time I am speaking in this august House. I am very much thankful to you. I am coming from Gujarat. मैं गुजरात के उस क्षेत्र से आता हूं जहां स्वर्गीय मोरारजी देसाई की जन्मभूमि है। हमारे यहां 100 साल पहले पारसी लोग आए थे। डांग क्षेत्र ऐसा है जहां आदिवासी राजाओं ने आजादी की लड़ाई में बहुत सहयोग दिया था। हमारे डांग के राजा को अभी भी सलाना मिल रहा है। देश के किसी भी डिस्ट्रीक्ट में सलाना नहीं मिलता है इसलिए डांग के आदिवासी राजा को सलाना मिलता है। कांग्रेस के कांति लाल भूरिया जी बोल रहे थे कि आदिवासियों के लिए बहुत कुछ किया। मैं उनको जवाब देना चाहता हूं कि मेरे डांग प्रजा 100% ट्राइबल प्रजा है, 100% उनकी पोपूलेशन है, कांग्रेस के लोगों ने 60 साल में यह दशा किया कि उन्होंने अभी तक रेलगाड़ी नहीं देखा है, 60 साल तक उनको रेल गाड़ी में बैठाया भी नहीं है।

HON. CHAIRPERSON : Please speak on the Railway Budget—Demands for Grants.

डॉ.के.सी.पटेल (वलसाड) : मैं रेल मंत्री से प्रार्थना करता हूं कि विल्लीमोरा की जो रेलवे लाइन का 3765 करोड़ रुपये का सर्वे हुआ है, विल्लीमोरा से वोगोई, वोगोई से अहवा, अहवा से सतपारा और नासिक को जोड़ दिया जाए। यही मेरी प्रार्थना है। उमरगाम से बलसाड़ तक रेलवे स्टेशन आता है Vapi is the largest industrial area in Asia. वापी का जो इनकम है, बोरीवली, सूरत और वापी। वापी में गुजरात ट्रेन जो वलसाड़ तक आती है, उसका वापी तक एक्सटैंड किया जाये। वापी में जो उद्योगपति हैं, जो वीपीपीएल के मालिक श्री राजीव भाई सर्राफ हैं, उन्होंने पीपीपी बेस पर दो प्लेटफार्म तैयार करने के लिए रेलवे को एग्रीमैंट दिया है। हमारी जो गुजरात क्वीन है, क्योंकि वापी से यूनियन टेरीटरी दमन और दीव और सिलवासा दादर और नगर हवेली लगती है, तो मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूं कि गुजरात क्वीन वहां तक एक्सटैंड की जाये। मेरे उमबरगांव में लोक शक्ति का स्टापेज दिया जाये और वापी में मुम्बई सुपरफास्ट, चंडीगढ़ एक्सप्रैस, गरीब रथ और सूर्यनगरी एक्सप्रैस का स्टापेज दिया जाये। इसके साथ-साथ राजधानी ट्रेन का भी वापी में स्टापेज दिया जाये, यह मेरी प्रार्थना है। वलसाड़ हमारा डिस्ट्रिक्ट प्लेस है। वहां बांद्रा से पालीताना जो गाड़ी जाती है, उसका स्टापेज दिया जाये। वलसाड़ में एक मार्ग है जो वन वे है। वहां रेलवे कालोनी है, इसलिए उस मार्ग को दो मार्गीय बनाया जाये, यह मेरी प्रार्थना है। धन्यवाद।

SHRI RAJIV PRATAP RUDY: It was hon. Member's maiden speech. Hon. Chair may make an observation.

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : सभापति महोदय, आपने मुझे इस रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। सबसे पहले मैं देश के प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई मोदी को धन्यवाद ज्ञापित करता हूं, जिनके नेतृत्व में रेल मंत्री आदरणीय श्री सुरेश प्रभु और हमारे राज्य मंत्री आदरणीय मनोज सिन्हा जी ने एक अच्छा, विकासशील और संतुलित बजट पेश किया है। मैं अपने क्षेत्र की मांगें सीधे-सीधे उनके सामने समक्ष रखना चाहता हूं।

माननीय सभापति महोदय, वास्तविकता यह है कि देश स्वतंत्र होने के बाद हमारा क्षेत्र बुन्देलखंड के अंतर्गत आता है। उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन के अंतर्गत कानपुर से झांसी तक रेलवे लाइन के दोहरीकरण के लिए माननीय मंत्री जी ने जो 400 करोड़ रुपये दिये हैं, उसके लिए मैं उनका धन्यवाद ज्ञापित करता हूं। साथ ही साथ इन्होंने संयुक्त उपक्रम के आधार पर कोंच से भिंड और उरई से महोबा नयी लाइन प्रस्तावित की है। निश्चित ही जब यह रेल लाइन बनेगी तब बुन्देलखंड का चहुमुखी विकास होगा।

माननीय सभापति महोदय, मैं सिर्फ एक बात कहना चाहता हूं कि उरई से लेकर जालौन, जालौन से लेकर कोंच और कोंच से लेकर फफूंद तक नयी रेल लाइन के निर्माण और सर्वे के लिए बजट में पैसा आवंटित किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि हमारे यहां के बुद्धिजीवी लोगों ने आर टी आई के तहत यह प्रश्न किया था कि फफूंद से लेकर कोंच तक इसका सर्वे हुआ या नहीं, तो विभाग द्वारा उन्हें बताया गया कि वर्ष 2014 में इसका सर्वे हो गया है। जब इसका सर्वे हो चुका है, तो दोबारा पैसा आवंटित होने का कोई औचित्य समझ में नहीं आता है। इस कारण वहां भ्रम की एक स्थिति पैदा हो गयी है। जालौन के लोगों को यह लगता था कि शायद सबसे पहले इसी लाइन पर ही पैसा प्रस्तावित किया जायेगा। जालौन नगर के लोगों को लगा कि यह सर्वे बहुत पहले हो गया है, लेकिन सांसद जी ने जानबूझकर इस लाइन को नहीं होने दिया है, इसलिए वहां हमारे और आपके नाम से पुतले फूंके गये हैं। हम लोगों ने उन्हें समझाने की बहुत कोशिश की है कि अभी उसका सर्वे नहीं हुआ है। हमने सारे कागज देखे हैं। हमने उन्हें समझाया कि उन्होंने अब सर्वे के लिए पैसा दिया है।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि आपने नये सर्वे में जो पैसा रिलीज किया है, विशेष तौर से अगर पहले सर्वे हो गया है, जो अधिकारियों ने जवाब दिया है, तो कम से कम इसकी जांच होनी चाहिए, ताकि वहां की जनता भ्रम में न रहे। जब पैसा दिया है, तो पिछला सर्वे होने का क्या औचित्य है? वहां की जनता भ्रम में आकर हम सब लोगों की बातों को सुनने के लिए तैयार नहीं है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र से दिल्ली को जोड़ने वाली एक भी ऐसी गाड़ी नहीं है जो दिल्ली से जुड़ती हो। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि आनंद विहार से आएं तो कानपुर-इलाहाबाद-मानिकपुर होते हुए सतना-रीवा तक पूर्वान्चल एक्सप्रैस चलती है, उसे अगर सीधा कानपुर और झांसी और बांदा-मानकपुर होकर निकाल दिया जाए तो सीधा जो क्षेत्र है, 200 कि.मी. का जो क्षेत्र है, उसे वहां से जोड़ा जा सकता है। इसी के साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री हरिनरायन राजभर (घोसी) : माननीय सभापति जी, रेल बजट पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

दो वर्ष के बाद हमें किसी बजट पर बोलने का मौका मिला है। इसके लिए भी मैं धन्यवाद देता हूं। रेल बजट ऐसा आया है, ऐसा लगता है कि आज़ादी के बाद कोई ऐसा बजट ही नहीं आया है, ...(व्यवधान) जिसकी सराहना पूरे देश का पक्ष-विपक्ष कर रहा है और जनता तो सराहना कर ही रही है। यहां तक कि पप्पू यादव जी ने कहा कि विदेशों में भी इसकी सराहना हो रही है। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और हमारे प्रदेश का एक तरह से गौरव और गरीबों की गली को छूकर मनोज सिन्हा जी ने जो रेल बजट में व्यवस्था दी है जबकि हर सरकारों में उत्तर प्रदेश की उपेक्षा होती थी, मगर इन्होंने हमारे प्रदेश में एक रेल व्यवस्था का उदाहरण कायम किया है। मैं बगैर भूमिका के अपनी समस्याएं आपके समक्ष रखना चाहता हूं। मेरे जिले और क्षेत्र में जो रेल की व्यवस्था हुई है, मैं उसके लिए धन्यवाद देते हुए यह कहना चाहता हूं कि अभी कुछ काम इसमें बाकी रह गया है, जैसे एक बलिया से हावड़ा गाड़ी चलाई जाती है और कैफियात जो है, दिल्ली से आजमगढ़ तक है और बीच में मऊ छूटा हुआ है, यह मेरा आग्रह है कि दोनों गाड़ियों को मऊ तक कर दिया जाए।

महोदय, एक और पुल जो रतनपुरा में है, चूंकि माननीय मंत्री जी जानते हैं, मैं मांग करता हूं कि उसको आप बनवा दें। माननीय मंत्री जी का यह पड़ौसी जिला है, मैंने पब्लिक मीटिंग में कहा कि यहां के भी सांसद आप ही हैं और इसका प्रतिनिधित्व आपको ही करना है। यह मैंने आपके सामने कहा। पूर्वान्चल यानी बहुत गरीब क्षेत्र है, मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूं कि मऊ चूंकि बीच में पड़ता है, इसलिए मऊ में कोच बनाने यानी रेल के डिब्बे बनाने का कारखाना लगाया जाए जिससे वहां के लोगों को रोजगार मिल सके और वहां की गरीबी दूर हो सके। इसके लिए मैं प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं और रेल मंत्री जी और विशेष रूप से मनोज सिन्हा जी को धन्यवाद देते हुए आग्रह करता हूं कि आप उस क्षेत्र से हैं जहां यह स्थिति बनी हुई है, जहां पर बेरोजगारी, गरीबी बनी हुई है यानी यह सदियों से पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, इसलिए मऊ में रेल के डिब्बे बनाने का कारखाना खुलवाया जाए जिससे वहां की गरीबी और बेरोजगारी दूर हो सके। इसके साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

23.00 hours

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, if the House agrees, I may extend the time of the House till 11.30 pm.

SEVERAL HON. MEMBERS : Yes, Sir.

HON. CHAIRPERSON: Okay.

SHRI RAJIV PRATAP RUDY: Sir, how many speakers are there in the list?

HON. CHAIRPERSON: There are five Members.

SHRI RAJIV PRATAP RUDY : There is no harm to take up the '*Zero Hour'* also today. If the time permits we can take the '*Zero Hour'* also. I am saying this because there are so many Members present and they want to participate in the '*Zero Hour'*.

HON. CHAIRPERSON: Yes, the time is extended for both.

The next speaker is Shri Vishnu Dayal Ram.

श्री विष्णु दयाल राम (पलामू) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा क्योंकि उन्होंने बहुत कम समय में ही रेलवे की समस्याओं को पहचानकर ठोस निदान की दिशा में सार्थक पहल करते हुए रेल बजट को लाए हैं। समस्या की पहचान निदान का प्रथम चरण है। पिछली सरकारों ने लोक लुभावन बजट के माध्यम से सीमित ट्रैक पर नई-नई रेल गाड़ियों को चलाना शुरू कर दिया। नए-नए स्टेशनों को बनाना शुरू कर दिया बिना यह सोचे-समझे कि ये रेलगाड़ियां यदि इतनी संख्या में चलेंगी तो इन ट्रैकों का क्या होगा। इसका नतीजा यह हुआ कि आज के दिन में ये सारे ट्रैक सैचुरेटिड हो गए हैं। एक ब्लाक दो घंटे का भी रेलवे को नहीं मिलता है जिसमें इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की जा सके। ऐसी परिस्थिति में माननीय रेल मंत्री जी किसी भी नई रेलगाड़ी की घोषणा नहीं करके और किसी भी नए रेलवे स्टेशन की घोषणा करके मिस एलोकेशन आफ रिसोर्सेस को बंद कर दिया। मैं समझता हूं कि यह सबसे बड़ी उपलब्धि रेल बजट की है। रेलवे ट्रैक पर रेलगाड़ियों की रफ्तार को बढ़ाना ही आज की समस्या का समाधान है और यह तब तक जारी रखना चाहिए जब तक कि पर्याप्त निवेश, पर्याप्त क्षमता विकास का पूर्ण इंफ्रास्ट्रक्चर का चक्र पूरा नहीं हो सके, जो हमारी मांग की आपूर्ति के अनुरूप होना चाहिए। पैसेंजर सेगमेंट में और फ्रेट सेगमेंट में रेलवे को घाटा को हो रहा है। इस बारे में रेलवे को ध्यान देने की आवश्यकता है। इसके साथ रेल की आय के साधनों में 67 प्रतिशत आय माल ढुलाई से, 27 प्रतिशत आय पैसेंजर्स से तथा 5 से 6 प्रतिशत आय साधनों से होती है। अन्य साधनों की आय को बढ़ाने की आवश्यकता है और पैसेंजर सेगमेंट से और फ्रेट सेगमेंट से भी आय बढ़ाने की जरूरत है।

मैं रेल राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने 80 साल पुरानी रेल परियोजना को हमारे यहां स्वीकृति प्रदान की है। उन्होंने बरवाडीह से लेकर चिरीमिरी होते हुए अम्बिकापुर की रेलवे लाइन को स्वीकृति प्रदान की है। मैं मंत्री जी का ध्यान वाया रफीगंज होते हुए डाल्टनगंज तक शीघ्र बड़ी लाइन बनाने की तरफ दिलाना चाहता हूं। नई दिल्ली-रांची राजधानी ट्रेन को प्रतिदिन चलाया जाए। जपला एवं उटारी रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म की लम्बाई बढ़ाई जाए। बीडीआर पैसेंजर ट्रेन का फेरा बढ़ाया जाए। शक्तिपुंज एक्सप्रेस एवं त्रिवेणी लिंक एक्सप्रेस का रमना रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाए । नगरउंटारी रेलवे स्टेशन के पोल नम्बर 47/2 और सोनबरसा के पास पोल नम्बर 47/3 पर रेलवे क्रांसिग बनवाया जाए।

ट्रेन नम्बर 18312 वाराणसी संभलपुर एक्सप्रेस को चेन्नई तक विस्तारित किया जाए। ट्रेन 11447 शक्तिपुंज एक्सप्रेस को जबलपुर से विस्तारित कर मुम्बई तक किया जाए। ट्रेन 13348 पलामू एक्सप्रेस का कजरात नावाडीह स्टेशन पर ठहराव। ट्रेन नम्बर 12321 हावड़ा मुम्बई मेल में पलामू से मुम्बई जाने के लिए एक अतिरिक्त कम्पार्टमेंट जोड़ा जाए। ट्रेन 12835 हटिया-यशवंतपुर एक्सप्रेस में पेंट्रीकार की सुविधा दी जाए। अरंगी रेलवे स्टेशन पुनः चालू किया जाए। पलामू एक्सप्रेस को पुरानी समय सारणी के अनुसार चलाया जाए।

श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

मैं एक अच्छे रेल बजट के लिए माननीय रेल मंत्री जी तथा रेल राज्य मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूँ। उन्होंने महिलाओं के लिए आरक्षित कोटे को बढ़ाकर, वरिष्ठ नागरिकों के कोटे को बढ़ाकर एक सराहनीय कार्य किया है। साथ ही, बच्चों के लिए दूध, खाना और गरम पानी की व्यवस्था करके जननी सेवा शुरू करने का जो काम किया है, निश्चित रूप से वह भी एक सराहनीय प्रयास है। वेटिंग टिकटों को कंफर्म करने के लिए एक समयबद्ध संकल्प व्यक्त किया गया है। विश्वस्तरीय सुविधाओं से लैस चार तरह की नयी ट्रेनें- सफ़र, तेजस, उदय और अंत्योदय चलाने का निर्णय लिया गया है। निश्चित रूप से अंत्योदय जैसे पूर्ण अनारक्षित ट्रेनों से अनारक्षित टिकट लेकर यात्रा करने वाले यात्रियों को बहुत ही सहूलियत होगी। आस्था सर्किट ट्रेनों से यात्रियों को देश के तीर्थ स्थलों पर भ्रमण करने की सहूलियत मिलेगी।

माननीय मंत्री जी से मैं अनुरोध करना चाहता हूँ कि चित्रकूट देश का एक प्रमुख धार्मिक स्थल है, आस्था सर्किट के तहत जो ट्रेनों को स्थान दिया गया है, उनमें चित्रकूट का नाम नहीं है। मेरा अनुरोध है कि उसमें चित्रकूट को शामिल किया जाए।

इस बार बहुप्रतीक्षित मांगों को इस बजट में पूरा करने का काम किया है। जैसे मेरे संसदीय क्षेत्र से गुजरने वाली झांसी-मानिकपुर लाइन व खैराड़-कानपुर लाइन के दोहरीकरण की मांग वर्षों से की जा रही थी, लेकिन उसके लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया था। इस बार के रेल बजट में उसके लिए प्रावधान किया गया है, इससे क्षेत्रवासी बहुत प्रसन्न हैं। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी एवं रेल राज्य मंत्री जी को बधाई देता हूँ।

मेरे क्षेत्र में बरगढ़ में एक स्टापेज दिया गया है। इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ, लेकिन वहाँ बदौसा में बुदेलखंड एक्सप्रेस का स्टापेज मांगा जा रहा था, इसके लिए आंदोलन भी हुआ था और लोग आपसे भी आकर मिले थे, लेकिन वह स्टापेज नहीं दिया गया है। मेरा आपसे अनुरोध है कि बदौसा में बुंदेलखंड एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाए और आप उसके लिए घोषणा करने की कृपया करेंगे।

क्षेत्र के कुछ जरूरी काम हैं, जो रह गये हैं। जब आप अपनी मनमोहक मुस्कान से हम लोगों को संतुष्ट करते हैं, तो हम लोग तो संतुष्ट हो जाते हैं, लेकिन क्षेत्र के लोग जब काम देखते हैं, तभी संतुष्ट होते हैं, नहीं तो वे हम लोगों को बहुत परेशान करते हैं। इसलिए कुछ मांगें बहुत जरूरी हैं। इसलिए मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि उनको यथासंभव पूरा करावें। जैसे कानपुर इंटरसिटी है, वह चित्रकूट से

कानपुर तक जाती है, लखनऊ राजधानी है, उसको वहाँ तक बढ़ाने का काम बहुत दिनों से लंबित है। आपके अधिकारी कहते हैं कि वहाँ पर प्लेटफार्म खाली नहीं है, लेकिन कानपुर इंटरसिटी को जरूर लखनऊ तक बढ़ाने का काम पूरा करें। इसके साथ ही इसमें एक चेयर कार लगाने की मांग बहुत दिनों से हो रही है। यह अभी तक नहीं लगायी गयी है। उदयपुर-खजुराहो एक्सप्रेस, जो महोबा से संपर्क क्रांति की तरह विभाजित करके मानिकपुर तक बढ़ाने का प्रस्ताव बहुत दिनों से विचाराधीन है, इसके लिए सर्वे भी हुआ है, लेकिन आज वह काम नहीं हुआ है। इसलिए मान्यवर, उसे मानिकपुर तक बढ़ाने का काम करें। चित्रकूटद्वार तथा मानिकपुर ग्रामीण के नाम से दो हाल्ट स्टेशन के लिए सर्वे हो गया है। यह बहुप्रतीक्षित है। मेरा अनुरोध है कि उसको यथाशीघ्र चित्रकूटद्वार और मानिकपुर ग्रामीण हाल्ट स्टेशन को बनाने का काम करें। इसके साथ ही दुर्ग एक्सप्रेस और तुलसी एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाने का काम करें। इसके साथ ही एक अंतिम निवेदन करते हुए मैं कहना चाहता हूँ, यह कहा जाता है कि ये ट्रेनें इसलिए वहाँ तक नहीं बढ़ पाती हैं क्योंकि वहाँ पर धुलाई की व्यवस्था नहीं है। इसलिए चित्रकूट धाम स्टेशन पर धुलाई की व्यवस्था कराने की कृपा करें। यह व्यवस्था हो जाएगी तो वहाँ पर अन्य ट्रेनें जैसे सरयू एक्सप्रेस, अयोध्या से चित्रकूट का नाता है, उसे चित्रकूट तक बढ़ाना है, लेकिन धुलाई सेन्टर न होने की वजह से इसे वहाँ तक नहीं बढ़ाया जा रहा है।

डॉ. महेन्द्र नाथ पाण्डेय (चन्दौली) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल बजट के समर्थन में अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

20 मई, 2014 को जब केन्द्रीय कक्ष में श्री नरेन्द्र मोदी जी को भाजपा के संसदीय दल का नेता चुना गया, तो उन्होंने संसद की सीढ़ियों को नमन करते हुए कहा था कि मेरी सरकार गरीबों के लिए समर्पित है। गरीबों को समर्पित सरकार की अनेक लोकोपयोगी कार्यक्रम आपके सामने है। लेकिन मैं उन सब पर न जाकर, पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी के शताब्दी वर्ष में अनारक्षित और गरीब यात्रियों के लिए जो अंत्योदय एक्सप्रेस उन्होंने चलायी है, यह भारतीय रेल के इतिहास में बहुत ही बड़ा कदम है। मैं इसके लिए रेल मंत्री जी एवं रेल राज्य मंत्री जी की भूरि-भूरि प्रशंसा करता हूँ, उनका अभिनन्दन करता हूँ। जो अनेक बातें तेजस, उदय, हमसफर के बारे में कहीं गयी हैं, ये बड़े ऐतिहासिक निर्णय हैं।

मुख्य बात यह है कि आज रेलवे कम निवेश का शिकार हुआ है। आज रेलवे पर जो दबाव है, वह सबसे अधिक आवागमन का है। लेकिन भारत के 68-69 साल के इतिहास में आज इनफ्रास्ट्रक्चर के डवलपमेंट में जितना हाईवेज़ में निवेश हुआ है, उससे बहुत ही कम निवेश रेलवे में हुआ है। जबकि रेलवे उससे छः गुना ज्यादा उपयोगी है। आज रेलवे में पहली बार यह इनवेस्टमेंट बढ़ाया गया है और बिना भाड़ा बढ़ाए, इनवेस्टमेंट पिछली बार से 52 प्रतिशत बढ़ाकर एक लाख करोड़ रुपये का इनवेस्टमेंट पिछले रेल बजट में दिया था और इस बजट में 1 लाख 21 हजार करोड़ रुपये इनवेस्टमेंट करने के बारे में कहा गया है। यह आपका ऐतिहासिक निर्णय है। एलआईसी से डेढ़ लाख करोड़ रुपये का ऋण लिया है, जो तीस साल बाद बहुत ही न्यूनतम दरों पर लौटने के लिए है, यह रेलवे के सुधारने के लिए है। आज कांग्रेस और अन्य सदस्य इस समय सदन में नहीं हैं, नहीं तो मैं कहता कि आज रेलवे के कायाकल्प के लिए माननीय सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी का मोदी जी के नेतृत्व में संकल्प है, लेकिन इसकी जो काया इन लोगों ने पिछले साठ सालों में बिगाड़ी है, वह कायाकल्प करके रेलवे को सुधारने का काम यह लोग कर रहे हैं यह भारतीय रेल के इतिहास में राजनैतिक और सामाजिक हर दृष्टि से उल्लेखनीय है। आज तक रेलवे में निर्णय जरूरतों के हिसाब से नहीं बल्कि राजनैतिक कारणों से होते रहे हैं। आज भारतीय रेल, भारतीय जनता और भारत की आवश्यकताओं और आवागमन की जरूरतों के हिसाब से निर्णय हो रहे हैं। पिछले बार के बजट में मीडिया के भाइयों को वह चीज नहीं मिली थी, कहते थे नई रेल की घोषणा नहीं हुई है, लेकिन इस बार नई रेल न चलाकर भी मीडिया ने माना कि रेल बजट में एक क्रांतिकारी रुख अख्तियार कर लिया है, इस नाते उन बातों पर न जाते हुए मैं पुनः इस बजट का समर्थन करते हुए मैं अपने क्षेत्र के बारे में निवेदन करना चाहूंगा।

मेरे क्षेत्र में दीनदयाल जी का पूर्ण स्मरण किया जाता है, मुगल सराय से एकात्मकता एक्सप्रेस शताब्दी वर्ष में चलाकर लखनऊ तक चलाकर रेलवे ने जो योगदान किया है, उसके लिए मैं रेलवे को धन्यवाद देता हूं और अभिनंदन करता हूं। लेकिन मैं चाहता हूं कि दीनदयाल जी की पुण्यतिथि और पुण्यस्मरण का मुगल सराय स्टेशन है, अंत्योदय ट्रेन यहां से नई दिल्ली स्टेशन गरीबों के लिए चलायी जाए। डबल डेकर एसी ट्रेन जो उदय नाम से चलायी जानी है, वह भी यहां से चलायी जाए...(व्यवधान) मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। हमारे यहां आपने लोहता, कजाकपुरा, बावतपुर और काजीपुर, भोजापुर और मट्टकट्टा को भरोसा दिया है, ओवरब्रिज सैंक्शन किया है, इसके लिए धन्यवाद। मझबार, सैय्यदराजा, आशापुर के लिए जो बजट दिया है,उसके लिए धन्यवाद। मैं यह चाहता हूं कि यहां के सभी आरओबी को भी आप स्वीकृत कर लें और माननीय रेल राज्य मंत्री हमारे पड़ोसी हैं, इन्होंने जब सिधौना का हाल्ट बनवाया है तो मैं चाहता हूं कि हमारे बनारस के उबहाना में भी एक हाल्ट दिया जाए। लोहता में ...(व्यवधान)

श्री दद्दन मिश्रा (मुरैना) : आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के कुशल मार्गदर्शन में एसएसबी रेल मंत्री आदरणीय सुरेश प्रभु जी, यथार्थवादी रेल राज्य मंत्री और बड़े भाई आदरणीय मनोज सिन्हा जी जो सिर्फ एक रेल मंत्री के रूप में ही नहीं बल्कि हम लोगों के अभिभावक के रूप में खास तौर से उत्तर प्रदेश के वासियों को मार्गदर्शन प्राप्त होता रहता है। एक बहुत प्रगतिशील, दूरगामी और भविष्योन्मुखी बजट प्रस्तुत किया है, जिसके लिए मैं उन्हें बधाई देते हुए बजट का समर्थन करता हूं।

महोदय, यह बजट कर्ज में डूबे हुए संसाधन विहिन रेलवे में नई आशा और विश्वास का संचार करेगा। इस रेल बजट में भारतीय रेल के अच्छे दिन लाने के लिए मजबूत आधारशिला रखी गई है। देश की जनता के सपने और अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए आधारभूत ढांचे और क्षमता निर्माण की तरफ विशेष ध्यान दिया गया है। हमारे क्षेत्रवासियों को रेल मंत्री जी ने ऐसी सौगात दी है जिसका आभार व्यक्त करने के लिए हमारे पास शब्द नहीं हैं। क्योंकि यह हमारे क्षेत्रवासियों के सपने को साकार करने वाला रेल बजट है। वास्तव में रेल हमारे श्रावस्तीवासियों का एक सपना था। उल्लेखनीय है कि श्रावस्ती हमारे मैदानी इलाके का एकमात्र जनपद होगा, जहां एक सेंटीमीटर रेल लाइन नहीं थी। आजादी के बाद से अब तक उसके लिए तमाम आंदोलन होते रहे हैं, मांग उठती रही है। श्रावस्ती को रेल से जोड़ो जैसी तमाम संघर्ष समितियों का गठन हुआ। सन् 2014 के चुनाव के बहुत पहले से विगत सरकारों की उपेक्षा से त्रस्त आकर वहां के नागरिकों ने संयुक्त संघर्ष समिति का गठन करके जंतर-मंतर पर धरना और प्रदर्शन किया। आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के विकास के नारे में आस्था व्यक्त करते हुए मुझे वहां की जनता ने देश की इस सबसे बड़ी पंचायत में चुनकर भेजा। उसके बाद के हमारे प्रयासों से मंत्री जी अवगत हैं। श्रावस्ती में कई बुजुर्ग ऐसे भी मिल जाएंगे, जिन्होंने आज तक रेल देखी तक नहीं थी। लोगों को विश्वास नहीं हुआ, क्योंकि जिस तरह से 1952 से वहां के लोगों की मांग थी और कई सरकारों ने वादे भी किए। वहां रेल लाइन की घोषणा पर एक बार तो वहां के लोगों ने भरोसा ही नहीं किया, क्योंकि यह उनके सपने को साकार करने जैसी बात थी। विरोधी लोग सोशल मीडिया पर तरह-तरह के कमेंट्स भी कर रहे थे। कभी श्रावस्ती के जंक्शन पर गधे को खड़ा करके पोस्ट भी करते रहे थे। जो श्रावस्ती का भीनगा मुख्यालय है, वहां भीनगा जंक्शन लिखकर गधे को पोस्ट करने जैसी बातें कर रहे थे। लेकिन रेल मंत्री जी द्वारा एक बहुत बड़ी सौगात हमारे श्रावस्ती निवासियों को बहराइच, श्रावस्ती, बलरामपुर, अतरोला, डुमरियागंज होते हुए खलीलाबाद तक की एक नई रेल लाइन दी है, उसके लिए हम अपनी ओर से तथा वहां की जनता तथा रेल से श्रावस्ती को जोड़ो संघर्ष समिति की ओर से धन्यवाद देना चाहते हैं।

सभापति महोदय, इतनी बड़ी सौगात देने के बावजूद भी हमारे श्रावस्ती जनपद का जो मुख्यालय भीनगा है, वहां की जनता अपने को ठगा महसूस कर रही है। यह श्रावस्ती भगवान बुद्ध की ऐतिहासिक तपोस्थली है। वह एक छोर पर है और श्रावस्ती भीनगा मुख्यालय दूसरी छोर पर है। हमारे ये दोनों अलग-अलग प्रस्ताव थे इसलिए गौतम बुद्ध की पावन स्थली को भी रेल लाइन से जोड़ने का काम रेल मंत्री जी ने किया उसके लिए उन्हें धन्यवाद। लेकिन जो हमारा दूसरा प्रस्ताव है बहराइच-भीनगा-सिरसिया-तुलसीपुर-देवीभाटन तक जोड़ने का, उस बारे में मंत्री जी ने विचार नहीं किया। यह इलाका रक्षा से भी सम्बन्धित है, क्योंकि चीन आज हमारे सामने चुनौती बनकर खड़ा हुआ है। चीन ने हमारे सीमावर्ती क्षेत्रों और नेपाल की सीमा पर पहाड़ी इलाकों पर रेल नेटवर्क का जाल बिछा दिया है। इसलिए मंत्री जी को हमारे इस दूसरे प्रस्ताव पर भी ध्यान देना चाहिए।

श्री कौशल किशोर (मोहनलालगंज) : सभापति महोदय, माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में हमारे रेल मंत्री जी सुरेश प्रभु और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा ने बहुत ही अच्छा रेल बजट पेश किया है। मेरे लोक सभा क्षेत्र से मलीहाबाद से इटौंजा तक को रेल लाइन से जोड़ने की घोषणा की है, उसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं। हमारे यहां काकोरी रेलवे स्टेशन है। यह वही काकोरी है, जो अमर शहीद चन्द्र शेखर जी के समय काकोरी रेल डकैती कांड हुआ था। उसके संशोधिकरण की जरूरत है। मलीहाबाद आम की फसल की एक पूरी बेल्ट है। वहां पर दिलावर नगर और मलीहाबाद स्टेशन आते हैं। लखनऊ की तरफ आने वाली ट्रेन अगर दो एक्सप्रेस ट्रेन का स्टापेज वहां दे दिया जाए और लखनऊ से उधर शाम के समय जाने के वक्त ट्रेन रुक जाएं तो वहां के लोगों को काफी सुविधा होगी। इसी तरह हरौनी स्टेशन कानपुर से लखनऊ की तरफ पड़ता है। वहां करीब 45,000 लोग प्रतिदिन आते-जाते हैं। उस स्टेशन पर एक ही प्लेटफार्म बना हुआ है, जबकि वहां तीन प्लेटफार्म्स की जरूरत है। वहां पर पढ़ने वाले छात्रों और मजदूर जो वापस चले जाते हैं इसलिए कि ट्रेन लेट आती हैं। वे ट्रेन लखनऊ की तरफ सही समय पर पहुंचे, तो इससे इन विद्यार्थियों और मजदूरों को काफी सुविधा हो जाएगी।

इसके अलावा उसी हरौनी स्टेशन पर एक ओवरब्रिज बहुत पहले से पास है, लेकिन अभी तक उसका निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया। उसे शीघ्र कराया जाए, जिससे उस क्रासिंग पर जो यातायात ठप होता है, वह सुगम हो जाएगा। रायबरेली से निगोगा, मोहनलाल गंज होते हुए लखनऊ को रेल मार्ग आता है। उस पर दो बार मोहनलाल गंज और निगोहा के बीच में रेल ट्रेक को असामाजिक तत्वों ने काटने का प्रयास किया है। निगोहा स्टेशन और मोहनलाल गंज स्टेशंस एसजीपीजीआई जो मेडिकल कालेज है, जहां पूरे उत्तर भारत से मरीज इलाज कराने आते हैं। यह एक काफी बड़ा अस्पताल है। वहां पर अगर ट्रेन का स्टापेज बन जाएगा सुबह के समय आने का लखनऊ की तरफ और फिर लखनऊ से वापस जाने का, तो तमाम लोगों को सुविधा होगी।

मोहनलाल गंज में काफी सीमेंट और कोयला डम्प किया जाता है, जिसकी वजह से वहां के लोगों को काफी परेशानी हो रही है, इसको हटाने की जरूरत है। एसजीपीजीआई में लोगों को सुविधा देने की जरूरत है ताकि लोगों को परेशानी न हो। इसी तरह से लखनऊ से सीतापुर की तरफ जो छोटी लाइन जाती थी, वह बड़ी लाइन बन रही है। वहां इटौंजा स्टेशन है, अब उसको हाल्ट बनाने का प्रयास किया जा रहा है, उसको स्टेशन ही बनाया जाए। पहली एक क्रॉसिंग बनी हुई थी, उसको बंद किया गया है, उसको फिर से क्रॉसिंग बना दिया जाए। सिधौली स्टेशन पर 114 लोगों को दुकानें अलॉट की गयी थी, वह वर्ष 2017 तक अलॉट की गयी थी, लेकिन उनको हटाया जा रहा है। उनको रिप्लेस करके सिधौली स्टेशन की

खाली पड़ी जमीन रेलवे की है, उन पर उनको दे दिया जाए ताकि उन लोगों की रोजी-रोटी इसी तरह से चलती रहे। इसके अलावा मेरा आपसे अनुरोध है कि बाराबंकी रेलवे मार्ग जो लखनऊ की तरफ आता है, गंगा गंज में एक रेलवे हाल्ट बना देने का काम किया जाए। मैं कनक्लूड करते हुए यह कहना चाहता हूं...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Nothing more will go on record. Now the House shall take up Zero Hour.

… (*Interruptions*)... *

* Not recorded.

SHRI RAJIV PRATAP RUDY : Hon. Chairman, I must thank you in person that you have stayed back for so long to take up the Zero Hour as well.

Sir, there is a small reference which I would like to make. The Prime Minister is visiting Bihar on the 12th. Many projects have been taken up in Bihar earlier also. There have been several Ministers of Railways from the State of Bihar. But in particular schemes which have been pending for long have been taken up this time. For example, Maroda is in my Constituency where the Prime Minister has sanctioned a diesel locomotive factory for Rs. 20,000 crore. That way Bihar has been rewarded with and given a lot of investments this time. The Prime Minister is going there on the 12th and the hon. Railway Minister is there and hon. Minister of State for Railways Mr. Manoj Singh is there, and he is inaugurating a project which meets the long time demand of connecting Patna to North Bihar through a railway bridge near Patna which is between Sonpur and Patna. So, on 12th the Prime Minister, the Railway Minister and all the Ministers from Bihar are going there. I, therefore, would like to congratulate the Government for this. He is also inaugurating the Munger Bridge, new bridge in Mokama which has been a long pending demand of the State Government. These are important schemes. So, the package which was announced for Bihar, the promise which was made, though we did not form a government there, the Prime Minister is going whole hog to see that it is fulfilled.

जिस प्रकार से प्रधानमंत्री जी ने बिहार के विकास के लिए मन बनाया है और चुनाव के परिणाम चाहे जो भी निकले हों, लेकिन प्रधानमंत्री जी ने बिहार के लिए जो कमिटमेंट किया है, उन्होंने उसे पूरा करने के लिए चाहे वह 20 हजार करोड़ का, 15 हजार करोड़ का मधेपुरा में इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव फैक्ट्री और मरोहड़ा की मीटिंग में भी उन्होंने कहा था, छपरा जो कि मेरा संसदीय क्षेत्र है। हम सरकार को बधाई देना चाहेंगे, विशेष रूप से देश के प्रधानमंत्री को और 12 तारीख को एक महत्ती आम सभा का संबोधन हाजीपुर में करेंगे, जिसमें प्रधानमंत्री लगभग दो बजे दिन में पहुंचेंगे तो आपके माध्यम से, सदन के माध्यम से फिर से एक बार देश की सरकार को और प्रधानमंत्री जी को बधाई देना चाहेंगे और बिहार में इन दो बड़ी परियोजनाओं की शुरूआत करने की उन्होंने जो पहल की है। सोनपुर, दिगाह रेल परियोजना का

नामकरण होगा और उसके बाद मुंगेर के मोकामा में जो नया पुल है उसके बारे में। मैं फिर से आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि इतिहास इस सत्र का आपने कायम किया है, 16वीं लोक सभा का पहली बार आपने कायम किया है, इतनी लेट रात 12 बजे तक सभी सदस्य और रक्षा मंत्री जी कैबिनेट मिनिस्टर के रूप में उपस्थित हैं और मनोज सिन्हा जी भी उपस्थित हैं, मैं आपका भी विशेष रूप से आभार प्रकट करता हूं।

SHRIMATI V. SATHYABAMA (TIRUPPUR): Mr. Chairman, Sir, the handloom weavers and their families were provided health insurance benefits by the Union and State Governments under Health Insurance Scheme through from 2005-06 to 30 September 2014. The Government of India has approved implementation of Health Insurance Scheme for handloom weavers under Rashtriya Swasthiya Bima Yojana (RSBY) with inpatient treatment coverage up to Rs. 30,000/- and outpatient treatment coverage up to Rs. 7,500/- per annum. The Government of Tamil Nadu have also accorded approval for migration to the new Health Insurance Scheme on RSRY platform. During the policy year 2014-15, from 1st October 2014 to 30 September 2015 a total of 1 lakh 50 thousand enrolments had been made in Tamil Nadu under RSBY Scheme. This covers around 6.5 lakh family members of handloom weavers. The Union Government has not yet released its share money for the premium for the year 2014- 15. Due to which, the insurance companies are reluctant to settle the medical claims causing hardships to the poor handloorn weavers and their families in getting medical treatment in time.

I, therefore, urge upon the Union Government to immediately release the central share of insurance premium of Rs.2,10,93,092 under Rashtriya Swasthiya Bima Yojana for the policy year 2014-15.

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : सभापति महोदय, आपने मुझे एक महत्वपूर्ण विषय पर शून्यकाल में बोलने का समय दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मेरे लोक सभा क्षेत्र जालौन, गरौठा, भोगनीपुर के अंतर्गत आता है, उसी में एक कोंचनगर है, कोंचनगर में एक चंदेल कालीन के समय पर बाराखम्बा चौकी की स्थापना की गई थी। जब बैरागढ़ में आल्हा-ऊदल और मलखान के साथ जब पृथ्वीराज सिंह चौहान की लड़ाई हुई थी, उसी में घायल होकर उन्होंने वहां बाराखम्बा चौकी का निर्माण किया था और उसी के सामने देवी की स्थापना की थी। आज हम उसे बड़ी माता के नाम से जानते हैं। उस बाराखम्बा में नगरपालिका के द्वारा करीब सवा एकड़ जमीन दी गई थी। परंतु कुछ एक विशेष सम्प्रदाय द्वारा उस जमीन को दबा लिया गया है। स्थानीय प्रशासन ने दबाई हुई कुछ जगह तो छुड़वा ली है, लेकिन अन्य जगहों पर कब्रें बनाकर उस जमीन पर अतिक्रमण किया गया है। यह जमीन पुरातत्व विभाग के अंतर्गत

आती है और पुरातत्व विभाग से उसका रख-रखाव होता है। उसे सौ रुपये रख-रखाव के लिए दिये जाते हैं। अंग्रेजों के जमाने से यह पैसा देना चला आ रहा है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूं कि जिस जमीन पर अतिक्रमण हो गया है, उस पर स्थानीय प्रशासन ने जो अतिक्रमण हटवाया है, मैं केन्द्रीय पुरातत्व विभाग से मांग करता हूं कि उसके रख-रखाव के लिए पैसे बढ़ाये जाएं और वहां की जमीन पर जो अतिक्रमण किया गया है, उस अतिक्रमण को हटवाया जाए, जिससे कि वहां सौहार्दपूर्ण वातावरण बना रहे और हमारे चंदेल कालीन का जो बाराखम्बा चौकी अच्छी तरह से सुरक्षित रह सके। धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON: Shri Bhairon Prasad Mishra is permitted to associate with the issue raised by Shri Bhanu Pratap Singh Verma.

श्री सी.आर.चौधरी (नागौर) : माननीय सभापति महोदय, यह राजस्थान का एक महत्वपूर्ण विषय है, एक महत्वपूर्ण घटना जो तीन और चार तारीख को हुई है, उस घटना को मैं सदन, माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय कृषि मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूं। चार और पांच तारीख को राजस्थान के कई जिलों में ओलावृष्टि हुई और उससे रबी की फसलों को भयंकर नुकसान हुआ और स्पेशली जोधपुर, जैसलमेर और मेरे जिले नागौर जिले में काफी ओलावृष्टि हुई। मैं ओलावृष्टि के समय पांच तारीख को स्वयं वहीं पर मौजूद था। ओलावृष्टि बीकानेर और सीकर जिलों में भी हुई है, कई जिलों में ओलावृष्टि हुई है। ओलावृष्टि में जो सबसे सबसे बड़ी यह चीज देखने में आई और ज्योग्राफिकली उसका क्या कारण रहा है, मैं वहीं पर था, जहां पर रबी क्राप थी, स्पेशली जहां रबी की क्राप खड़ी थी, उन्हीं क्षेत्रों में ओले गिरे हैं, जहां पानी कम था, जहां रबी क्राप्स नहीं थी, वहां ओलावृष्टि नहीं हुई है। यह एक संयोग की बात है और इसी कारण से ज्यादा नुकसान हुआ है। मेरे जिले में, मेरी कांस्टीटुएंसी में मकराना, कूचामन, परबसद, डीडवाला में सबसे ज्यादा नुकसान हुआ।

मैं आपकी मार्फत तीन बातें विशेष रूप से कहना चाहता हूं कि जो फसलें खराब हुई हैं, उनमें जीरा प्रथम है। इसी प्रकार से दूसरी फसल, जिसे ईसबगोल कहते हैं, सारी की सारी कमर्शियल क्राप्स हैं।प्याज़ आदि तीनों फसलें करीब-करीब चौपट हो गई हैं। इसी प्रकार से जौ, चना और गेहूं में नुकसान हआ है। रबी क्रॉप्स में जो तीन कमर्शियल क्रॉप्स थीं, वे सारी की सारी खराब हुई हैं। मैं आपके मार्फत माननीय प्रधान मंत्री जी से, माननीय गृह मंत्री जी से, माननीय कृषि मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि एक स्पेशल टीम भेज कर राजस्थान के जिन जिलों में ओलावृष्टि से नुकसान हुआ है, उसका आंकलन करवाया जाए। दूसरा, मैं प्रधान मंत्री जी और माननीय गृह मंत्री जी को बहुत साधुवाद अर्पित करना चाहूंगा कि उन्होंने कई सालों के बाद डिज़ास्टर मैनेजमेंट में 50 गुणा राशि बढ़ाने का निर्णय लिया है। उसी

आधार पर इस वर्ष भी हमारा जो नुकसान हुआ है, उसका कंपनसेशन दिया जाए। हमारे प्रदेश की माननीय मुख्यमंत्री महोदया खुद चिंतित हैं। आज उनका जन्म दिवस है, हम सब उनको बधाई भी दे रहे हैं, लेकिन उनकी चिंता का मुख्य कारण यह है कि किसानों का भयंकर नुकसान हुआ है। इसलिए वे भी चाहती हैं कि केंद्र के द्वारा इस कंपनसेशन को दिया जाए, ताकि किसानों को राहत मिल सके। ...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Shri P.P. Chaudhary, Shri Arjun Ram Meghwal, Shri Bhairon Prasad Mihra, Shri Sudheer Gupta and Shri Chandra Prakash Joshi are permitted to associate with the issue raised by Shri C.R. Chaudhary.

श्री राजीव प्रताप रूडी : सभापति महोदय, राजस्थान के बहुत सारे सदस्य आज यहां पर देर रात तक बैठे हैं और निश्चित रूप से चौधरी साहब ने जो विषय उठाया है, जिस प्रकार से ओलावृष्टि से राजस्थान में और कुछ विशेष क्षेत्रों में नुकसान हुआ है, मैं कृषि मंत्री जी के संज्ञान में इनकी समस्याओं को लाऊंगा और उनकी भी टीम वहां जाएगी। साथ-साथ गृह मंत्री के संज्ञान में भी लाऊंगा क्योंकि देश के प्रधान मंत्री ने यह संकल्प लिया है कि देश के किसानों के प्रति यह सरकार पूरी तरह से समर्पित रहेगी। किसान का विषय कहीं भी आएगा तो प्रधान मंत्री दो कदम आगे चल कर किसानों की समस्याओं को हल करने के लिए हर कदम उठाएंगे और इसीलिए तो देश के प्रधान मंत्री ने ऐसी स्थिति को देखते हुए कृषि फसल बीमा इस देश में लागू की है। मुझे लगता है कि ऐसे ही गरीब किसानों के लिए हमारी सरकार काम कर रही है। निश्चित रूप से हमारी टीम वहां जाएगी और जो सबसे अच्छी व्यवस्था हो सकेगी, राज्य सरकार और वसुंधरा जी से बात कर के इनके विषय को हम लोग उठाएंगे।

श्री राहुल शेवाले (मुम्बई दक्षिण मध्य) : सभापति महोदय, अगर आधे घंटे के बाद यह विषय मैं उठाता तो इसका कुछ फायदा नहीं होता, क्योंकि आज अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस है और इस दिवस के अवसर पर ज़ीरो ऑवर के माध्यम से एक इश्यु मैं लेना चाहता हूँ।

महोदय, हमारे देश में प्रतिवर्ष इस दिवस पर महिलाओं के उत्थान के लिए अनेक कार्यक्रमों और योजनाओं की घोषणा होती है, परंतु आंकड़ें कुछ और ही कहते हैं। महोदय, मैं महाराष्ट्र से आता हूँ। सामना अखबार की रिपोर्ट के अनुसार अकेले महाराष्ट्र में 62,000 महिला उत्पीड़न के केस लंबित हैं, जिनमें बॉम्बे हाईकोर्ट में 3434, सैशन कोर्ट में 12,894 और मेट्रोपोलिटियन कोर्ट में 45,976 केस हैं, जिनका निपटारा नहीं हो पा रहा है। पूरे देश में इन केसों की संख्या लाखों में है। हमारे समाज में आज भी महिला को हेय दृष्टि से देखा जाता है। महिलाओं पर अन्याय के खिलाफ उठाई जाने वाली हर एक आवाज़ को दबाया जाता है। यह समय है जब हमें समाज में महिलाओं को बराबर का दर्जा देने का हरसंभव प्रयास करना चाहिए।

महोदय, आदरणीय सर्वोच्च न्यायालय ने सन् 2012 में महाराष्ट्र राज्य सरकार को फास्ट ट्रैक कोर्ट स्थापित कर महिलाओं से संबंधित केसों का तुरंत निपटारा करने का आदेश दिया था। आदरणीय सुप्रीम कोर्ट ने ब्रज मोहन लाल बनाम यूनियन ऑफ इंडिया के फैसले में महाराष्ट्र राज्य सरकार द्वारा फास्ट ट्रैक कोर्ट बनाने और जजों की नियुक्ति में देरी पर अपनी चिंता भी जताई थी। इसके बावजूद इस दिशा में अभी तक कुछ नहीं हुआ है।

आपके माध्यम से मेरा सरकार से विशेषतया प्रधान मंत्री जी से आग्रह है कि इस वर्ष के महिला दिवस पर कम से कम फास्ट ट्रैक कोर्ट बनाने का राज्य सरकारों को निर्देश दिया जाए, जिसका कड़ाई से पालन हो और जिससे महिलाओं के सामाजिक, वित्तीय, सांस्कृतिक और राजनीतिक रूप से उत्थान एवं विकास की दिशा में सही रूप से कार्य किया जा सके और सन् 2017 में आठ मार्च को अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस बहुत सारी उपलब्धियों के साथ मनाया जा सके।

HON. CHAIRPERSON: Shri Sudheer Gupta, Shri Bhairon Prasad Mishra and Shri Chandra Prakash Joshi are permitted to associate with the issue raised by Shri Rahul Shewale.

श्री कौशल किशोर (मोहनलालगंज) : महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार और सदन का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ कि केंद्र सरकार द्वारा चलाई जा रही योजना आंगनबाड़ी कार्यकत्री व उनकी सहायिकाएं क्रमशः तीन हज़ार व 15 सौ रूपये प्रति माह की मानदेय पर काम कर रही हैं। इसी तरह आशा बहुएं, शिक्षा प्रेरक, सरकारी स्कूलों में खाना बनाने वाले रसोइए, चौकीदार, ग्राम रोज़गार सेवक, किसान मित्र, जानवरों का इलाज करने वाले, पैरावेट्, स्ववित्तपोषित महाविद्यालयों में पढ़ाने वाले शिक्षक न्यूनतम मज़दूरी से कम रूपये पर काम करते चले आ रहे हैं। होमगार्ड्स व पीआरडी के जवानों का भी न्यूनतम वेतनमान अभी तक तय नहीं किया गया है। इसी तरह सभी विभागों को मिलाकर अकेले उत्तर प्रदेश में लगभग 17 लाख लोग संविदाकर्मी के रूप में काम कर रहे हैं। इसके अलावा विकलाँगों, वृद्धों, विधवाओं को भी मात्र 300 रूपए प्रतिमाह पेंशन दी जाती है।

महोदय, हम आपके माध्यम से सरकार से माँग करते हैं कि उत्तर प्रदेश की सरकार को निर्देशित करके आशा बहुओं, आंगनबाड़ी कार्यकत्रियों, सहायिकाओं, शिक्षा सेवकों, रोजगार सेवकों, स्कूलों में खाना बनाने वाली रसोईया, किसान मित्रों, जानवरों का इलाज करने वाले पैरावेट्स व शिक्षा अनुदेशकों को राज्य कर्मचारी घोषित किया जाए। होमगार्ड्स तथा पीआरडी के जवानों को कम से कम 500 रूपया प्रतिदिन के हिसाब से भुगतान किया जाए व स्ववित्त पोषित महाविद्यालयों के 80 हजार शिक्षकों का न्यूनतम वेतनमान

लागू किया जाए। विकलाँगों, वृद्धों, विधवाओं को जो 300 रूपए प्रतिमाह पेंशन मिलती है, उनकी पेंशन बढ़ाकर 1500 रूपए प्रतिमाह की जाए। यह हमारी सरकार से माँग है।

HON. CHAIRPERSON: S/Shri Chandra Prakash Joshi, Bhairon Prasad Mishra are allowed to associate with the issue raised by Shri Kaushal Kishore.

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज) : महोदय, मैं आपके माध्यम से खाद्य एवं आपूर्ति मंत्री जी का ध्यान भारतीय खाद्य निगम, दिल्ली के घेवड़ा डिपो में व्याप्त लापरवाही एवं मजदूरों के शोषण की ओर दिलाना चाहता हूँ। भारतीय खाद्य निगम में 1985 से कार्यरत 617 नैमित्तिक मजदूरों के नियमितीकरण के लिए 1991 में प्रबंधन और कर्मचारी यूनियन ने एक समझौता किया। समझौते के मुताबिक 1992 में सभी मजदूरों का चिकित्सा परीक्षण करवाया गया। चिकित्सा परीक्षण के उपरान्त प्रबंधन ने 451 मजदूरों को नियमित कर दिया। बाकी बचे हुए मजदूरों को कहा गया कि आपको बाद में नियमित किया जाएगा।

बाकी बचे 166 मजदूर वही काम नैमित्तिक आधार पर आज भी कर रहे हैं। उन्हें प्रबंधन ने बिल्कुल ही भुला दिया है, जबकि सुप्रीम कोर्ट का निर्णय है कि समान काम का समान वेतन और सुविधा दी जाए। नियमितीकरण करने में भी वरीयता का ध्यान नहीं रखा गया। जिसको जहाँ से मर्जी प्रबंधन ने उठाकर नियमित कर दिया। मजदूरों के पूछने पर सही जवाब भी नहीं दिया जा रहा है। प्रबंधन अपनी मनमानी पर उतारू है। कुछ अधिकारी मजदूरों को धमकाते भी हैं।

अतः आपके माध्यम से हम मंत्री जी से और सरकार से यह माँग कर रहे हैं कि मजदूरों को न्याय मिले और बाकी मजदूरों को नियमित किया जाए ताकि इन गरीब मजदूरों को न्याय मिल सके और उनका जीवन-यापन आज के इस महँगाई के समय में ऊपर उठ सके। आपने हमें गरीब लोगों के विषय में बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON: S/Shri Chandra Prakash Joshi, Bhairon Prasad Mishra. Shri Sudheer Gupta are allowed to associate with the issue raised by Shri Janardan Singh Sigriwal.

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : महोदय, मैं एक अति महत्वपूर्ण विषय को आपके माध्यम से सदन के सामने उठाना चाहता हूँ। रासायनिक खाद एवं कीटनाशकों के बढ़ते उपयोग से जहाँ खेती में उत्पादन प्रभावित हो रहा है, वहीं ये कीटनाशक जाने-अनजाने में पानी, मिट्टी, हवा, जन-स्वास्थ्य एवं जैव विविधता को बुरी तरह प्रभावित कर रहे हैं और प्रकृति का संतुलन भी बिगाड़ रहे हैं। अनेक कीटनाशक व्याधियाँ फिर से पैदा हो रही हैं। कई कीटनाशकों की रोग प्रतिरोधक क्षमता बढ़ गई है और वे दवाओं को ही हजम कर रहे हैं। इसका असर खाद्य उत्पादनों पर पड़ रहा है। उनमें दवाओं व रसायनों की मात्रा खतरनाक स्तर पर

आ जाने से कैंसर जैसी बीमारियाँ तेजी से बढ़ रही हैं। लोगों की भी रोग प्रतिरोधक क्षमता खत्म होती जा रही है।

हमारे देश की मिट्टी अत्यधिक उपजाऊ है एवं हमारा किसान बहुत मेहनती है। हमारे देश के किसान दुनिया के कई देशों को खाद्यान्न उपलब्ध करा सकते हैं। लेकिन ज्यादा फसल के लालच में अंधाधुंध खाद व कीटनाशकों का प्रयोग होने से जहर मिट्टी में समाता जा रहा है। नदी-नालों एवं भूगर्भ का जल भी जहरीला होता जा रहा है।

भारतीय कृषि के पारम्परिक ज्ञान में कई ऐसे नुस्खे हैं, जिन्हें अपनाने से न केवल खेती की लागत कम होती है, बल्कि फसल की मात्रा वे गुणवत्ता भी बेहतर होती है। हमारी आदरणीय अध्यक्ष महोदया जिस क्षेत्र से हैं, उनसे लगा हुआ निवाड़ क्षेत्र है, जहाँ पर मिर्च की खेती बहुतायत में होती है, लेकिन इस वर्ष जिन किसानों ने खेतों में रसायन का उपयोग किया, उनकी फसल खराब हो गई है। इसके विपरीत कुछ किसानों ने गुड़, दूध और हल्दी का छिड़काव किया और घंटी बजाई, तो ऐसे किसानों के खेतों में जो मिर्च की फसल हुई है, वह बहुत अच्छी हुई है।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि जल, जन एवं जीवन को स्वस्थ रखने के लिए देश में जैविक खाद के प्रयोग को बढ़ावा देने वाले कीटनाशकों के उपयोग पर रोक लगाने एवं तालाबों की सफाई को प्रोत्साहित कर उनसे निकलने वाली खाद को खेतों में उपयोग करने की योजना बनवाने में सहयोग करें। बहुत-बहुत धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON: S/Shri Chandra Prakash Joshi, Bhairon Prasad Mishra. Shri Sudheer Gupta, Shri P.P. Chaudhary, Shri C.R. Chaudhary are allowed to associate with the issue raised by Dr. Virendra Kumar.

श्री रत्न लाल कटारिया (अम्बाला) : महोदय, 11 घंटे के इंतजार के बाद आपने बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं माननीय पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्री जी का ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र अम्बाला के अम्बाला छावनी स्थित इंडियन ऑयल डिपो की ओर दिलाना चाहता हूँ। यह कई दशकों से अंबाला छावनी में कार्यरत है। अंबाला छावनी सामरिक दृष्टि से एक महत्वपूर्ण क्षेत्र है। रक्षा मंत्री जी भी यहाँ बैठे हैं। क्योंकि यह कैंटोनमैंट एरिया है जहाँ पर एयरफोर्स स्टेशन डिवीज़न के रेलवे स्टेशन और सेना से संबंधित बहुत से कार्यालय भी यहाँ पर हैं। अब यह इंडियन ऑयल डिपो नगर की आबादी के बीच में आ गया है, इसलिए किसी भी दुर्घटना से बचने के लिए जनहित में अब इसका स्थानांतरण किया जाना अति आवश्यक है। अंत में मंत्री महोदय जी से यह अनुरोध करूँगा कि इस इंडियन ऑयल डिपो को तुरंत यहाँ से किसी अन्य सुरक्षित स्थान पर स्थानांतरित किया जाए।

महोदय, मैं जब 1971 में कालेज में पढ़ता था, तो इस ऑयल डिपो से अगर एक सैकेन्ड का भी फर्क पड़ जाता, एक सैकेन्ड से भी कम का फर्क पड़ जाता तो यह डिपो पाकिस्तान की लड़ाई में बमों की लपेट में आ जाता। मैं उस वाकये का चश्मदीद गवाह हूँ। जब पाकिस्तान ने 6 स्थानों पर बमबारी की थी इसलिए सामरिक दृष्टि से इस विषय को देखते हुए इसे अविलम्ब यहाँ से हटाया जाए और इसे आबादी से दूर किया जाए।

HON. CHAIRPERSON: Shri Sudheer Gupta, Shri Bhairon Prasad Mishra and Shri Chandra Prakash Joshi are permitted to associate with the issue raised by Shri Rattan Lal Kataria.

DR. THOKCHOM MEINYA (INNER MANIPUR): Mr. Chairman, Sir, I rise to raise a matter of urgent public importance on this auspicious day of International Women's Day. I would like to pay my sincere and humble best wishes to all hon. women Members of this august House and to the women of the world.

On this day, I do feel that it is significant to mention about the marathon hunger striker, Irom Chanu Sharmila, the Iron Lady of Manipur, who has been on indefinite fast for almost 16 years now. During these days, she has been nose-fed. Sharmila had been freed, she resumed fast and then she was taken into judicial custody. This is nothing new, for this is what has been happening ever since the Iron Lady decided to launch her fast, to demand the repeal of the Armed Forces Special Powers Act, 1958, in November, 2000. Once again Sharmila is under judicial custody and once again there is not the slightest hint that she is ready to give up her fast. Rightly so, the annual turn of events will continue. The term 'Armed Forces Special Powers Act' is redundant, infamous, inhuman and, most importantly, terrifying in the so-called troubled regions of Jammu and Kashmir and the North East. Insurgent activities and violence are the two fundamental premises which determine whether a particular area should be categorized as 'disturbed' or not.

I have been urging the Union Government for the immediate repeal of this infamous Armed Forces Special Powers Act, 1958. I am supported by the fact that as many as four Committees/Conferences, namely, the Justice Jeevan Reddy

Committee of 2005, the Second Administrative Reforms Commission of 2007, the Working Group on Confidence Building Measures in Jammu and Kashmir of 2007, and lately, the Justice J.S. Verma Committee of 2012 have recommended the repeal of the Armed Forces Special Powers Act. It is also a fact that many people had been killed in 'fake encounters', 'several cases of enforced disappearances', 'rampant cases of rapes' and 'custodian killings' had been recorded in the country because of this infamous military Act. Also, as around 169 countries had recommended the repeal of this draconian Act. Prime Minister Narendra Modi says that one of his missions is to rid India of a 'maze of useless laws' – India's archaoic and obsolete laws which are seen by many as its most burdensome legacy.

Hence, I do strongly urge upon the Union Government to immediately intervene and direct the Union Home Ministry to reconsider its decision to reject the Jeevan Reddy Committee Report to repeal the Armed Forces Special Powers Act and order the immediate repeal of this law.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SKILL DEVELOPMENT AND ENTREPRENEURSHIP AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI RAJIV PRATAP RUDY): Mr. Chairman, Sir, there are some more hon. Members who want to raise some important issues and they are waiting for a long time. So I request that they may be allowed one minute each to raise their matters.

श्री सुधीर गुप्ता (मंदसौर) : सभापति महोदय, आपने मुझे मेरे संसदीय क्षेत्र के ज्वलंत मुद्दे को उठाने के लिए रात के पौने बारह बजे समय दिया, इसके लिए बहुत बहुत धन्यवाद। महोदय, मेरे क्षेत्र में जो अफीम के किसान हैं, मौसम की मार के कारण परेशान हैं। चूँकि यह वित्त विभाग से संबंधित विषय है, मैं चाहूँगा कि अफीम के किसानों को पोस्त दाना निकालने का अधिकार दिया जाए, यह मेरी आपके माध्यम से मांग है।

HON. CHAIRPERSON: Shri Bhairon Prasad Mishra, and Shri Chandra Prakash Joshi are permitted to associate with the issue raised by Shri Sudheer Gupta.

SHRI R.K. BHARATHI MOHAN (MAYILADUTHURAI): Sir, according to paragraph three of commercial circular No. 24 of 2009, MPs enjoyed the privilege

of issuing income certificate to the labourers for issue of IZZAT Monthly Seasonal Ticket in Railways. With this monthly season ticket, the labourers can travel upto 150 kilometers daily in train to earn their livelihood. But this privilege enjoyed by the MPs has been withdrawn and as a result, the daily wagers find it difficult to travel in train at concession rate. I, therefore, request the hon. Railway Minister to restore the privilege to the MPs immediately to issue income certificate in "Form-A" to the labourers.

श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़) : सभापति महोदय, मैं मेरे संसदीय क्षेत्र चित्तौड़गढ़ के ऐतिहासिक धरोहर, विश्वविख्यात किले के बारे में अपनी ओर से निवेदन करना चाहता हूं। वह 13 किलोमीटर के रेडियस में फैला हुआ है और महाराणा प्रताप, जिन्होंने कभी मुगलों के सामने घुटने नहीं टेके, कभी समझौता नहीं किया, मेवाड़ को स्वाधीन बनाये रखा, मैं उस किले के ऊपर महाराणा प्रताप की आदमकद प्रतिमा लगे और पन्ना धाय, मीराबाई और रानी पद्मिनी का इतिहास जिस किले से जुड़ा हुआ है, जिस किले के कण-कण में वीरता और शौर्यता है, मैं चाहता हूं कि वहां महाराणा प्रताप की एक आदमकद प्रतिमा लगे। मैं भारत सरकार का तो धन्यवाद देता ही हूं कि महाराणा प्रताप का एक रैगुलर डाक टिकट जारी कर दिया, लेकिन एक प्रतिमा अगर किले के ऊपर लगेगी तो निश्चित रूप से पूरे मेवाड़ को मान और सम्मान मिलेगा। बहुत-बहुत धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON: Shri Sudheer Gupta and Shri Bhairon Prasad Mishra are permitted to associate with the issue raised by Shri C.P.Joshi.

श्री राजीव प्रताप रूडी: मैं माननीय पर्यटन मंत्री श्री महेश शर्मा जी की जानकारी में लाऊंगा और जो सम्भव होगा, उसके लिए जरूर सरकार प्रयास करेगी।

श्री अश्विनी कुमार चौबे (बक्सर) : आज अन्तर्राष्ट्रीय महिला वर्ष पर सब को बधाई देते हुए मैं कहना चाहता हूं कि आज महिलाओं की जो स्थिति है, पूरे देश भर में जो महिलाएं पुलिस में काम करती हैं, उन महिलाओं को शौचालय, लघुशंका के लिए कोई भी उपलब्ध स्थान नहीं रहता है। वे पानी भी नहीं पीती हैं और जिससे कई प्रकार की बीमारियां भी हो जाती हैं। यह मामला बहुत उजागर हुआ है। मैं चाहता हूं कि इस पर सरकार अन्तर्राष्ट्रीय महिला वर्ष में सहानुभूतिपूर्वक ध्यान दिया जाये।

श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) : माननीय सभापति जी, मेरे संसदीय क्षेत्र के चित्रकूट एवं बांदा जनपद में पिछले कई वर्षों से सूखा पड़ने के कारण और इस वर्ष और अधिक सूखे के कारण पूरे क्षेत्र में पशुओं के लिए चारे की गम्भीर समस्या उत्पन्न हो गई है। पशु बिना चारे के भूख से मर रहे हैं। स्थानीय स्तर पर

अधिकारियों तथा राज्य शासन से बहुत बार अनुरोध करने के बाद कहीं-कहीं किसी गांव में एक दिन के लिए पांच किलो से आठ किलो तक भूसा उपलब्ध कराया गया है। बाकी वे हाथ खड़े कर दिये हैं कि हम कुछ नहीं कर सकते हैं। हालात बहुत खराब हैं, अतः सरकार से अनुरोध है कि ग्राम स्तर पर, हर न्याय पंचायत स्तर पर कम से कम एक भूसे व चारे का केन्द्र खोलकर पशुओं को चारा उपलब्ध कराने हेतु राज्य सरकार को निर्देश देने की कृपा करें, जिससे इस भीषण समस्या का समाधान हो सके।

HON. CHAIRPERSON: Shri Sudheer Gupta and Shri Chandra Prakash Joshi are permitted to associate with the issue raised by Shri Bhairon Prasad Mishra.

श्री पी.पी.चौधरी (पाली) : सभापति महोदय, केन्द्र सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण कार्य बहुत तेजी से चल रहा है। एन.डी.ए. सरकार ने जब-जब सत्ता संभाली है, तब-तब राज्यमार्गों के विकास कार्य में तेजी आई है। हम सभी जानते हैं कि राजमार्ग देश के विकास में अहम भूमिका निभाते हैं। पिछली एन.डी.ए. सरकार द्वारा 11 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से राजमार्ग निर्माण कार्य किया जाता था, जो वर्तमान सरकार द्वारा बढ़ाकर 23.4 किलोमीटर प्रतिदिन किया गया है। यू.पी.ए. के कार्यकाल के दौरान तो राजमार्ग के निर्माण की गति केवलमात्र 5.2 किलोमीटर प्रतिदिन ही रह गई थी। माननीय नितिन गडकरी जी के नेतृत्व में ही राजमार्ग निर्माण का लक्ष्य प्रतिदिन 30 किलोमीटर का प्राप्त हो सकेगा। मैं सदन और माननीय सड़क परिवहन व राज्य मंत्री श्री नितिन गडकरी जी का ध्यान पुराने राजमार्गों की मरम्मत की ओर आकर्षित करते हुए बताना चाहूंगा कि यू.पी.ए. के कार्यकाल में राजस्थान को राजमार्गों की मरम्मत हेतु आवश्यकता से लगभग आधी धनराशि जारी की जाती रही है। वर्ष 2011-12, 2013-14, 2014-15 के बजट में तो कुल मिलाकर 41.48 करोड़ ही जारी किये गये हैं। जो कि अनुमानित लागत से एक चौथाई से कम था।

राजमार्गों की खराब स्थिति को गंभीरता से लेते हुए राजस्थान सरकार द्वारा वर्ष 2013-14 में 50 करोड़ रुपए की धनराशि केन्द्र सरकार द्वारा पुनर्भरित किए जाने के आधार पर की गयी थी। केन्द्र सरकार द्वारा वित्तीय वर्ष 2015-16 में राजमार्गों की मरम्मत हेतु 22.34 करोड़ तथा बाढ़ से क्षतिग्रस्त सड़कों हेतु 4.08 करोड़ की राशि ही जारी की गयी है।

इसके साथ-साथ राजमार्गों की लम्बाई तथा उन पर वाहनों की संख्या में निरन्तर बढ़ोतरी के कारण मरम्मत हेतु धनराशि को बढ़ाया जाना आवश्यक हो गया है। राजस्थान सरकार के मध्यम से 75 करोड़ रूपए की धनराशि राजमार्गों की मरम्मत हेतु आवंटित किए जाने का प्रस्ताव केन्द्र के पास लम्बित है, जिसे गडकरी जी स्वीकृत करने की कृपा करें।

HON. CHAIRPERSON: Shri Bhairon Prasad Mishra and Shri Sudheer Gupta are permitted to associate with the issue raised by Shri P.P. Chaudhary.

डॉ. महेन्द्र नाथ पाण्डेय (चन्दौली) : सभापति महोदय, यहां माननीय रूडी जी हैं, माननीय रेल राज्य मंत्री जी भी हैं। पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी का शताब्दी वर्ष चल रहा है और 11 फरवरी को उनके 100 वर्ष पूरे हुए हैं। उनका देहांत मेरे संसदीय क्षेत्र में हुआ था। मेरे संसदीय क्षेत्र के अन्तर्गत मुगलसराय में उनका शव पाया गया था। वहां रेलवे की पर्याप्त जमीन है और वह क्षेत्र देश का बड़ा केन्द्र है। उनकी पवित्र स्मृति में एक बड़ा स्मारक बनाया जाए, एक पार्क बनाया जाए। मैं माननीय रेल मंत्री जी और सरकार से आपके माध्यम से यह मांग करता हूं।

कृपया आश्वासन दें।

HON. CHAIRPERSON: Shri Ashwini Kumar Choubey, Shri Bhairon Prasad Mishra and Shri Sudheer Gupta are permitted to associate with the issue raised by Dr. Mahendra Nath Pandey.

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनोज सिन्हा) : महोदय, माननीय सदस्य ने जो विषय उठाया है, वह अत्यंत महत्वपूर्ण है। इसका संज्ञान सरकार लेगी और जो भी संभव होगा, वह शीघ्र करेगी।

SHRI RAJIV PRATAP RUDY : Sir, on behalf of the House, on behalf of Parliament we would extend a very special thanks to you, Sir, Dr. P. Venugopal Ji for having chaired and allowed the Members to present their views and represent their constituencies. Sir, you have been sitting here for the last seven hours. On behalf of the Parliament and on behalf of everyone, across Party lines, we congratulate you and thank you, and we extend our special thanks.

HON. CHAIRPERSON: Thank you.

The House stands adjourned to meet tomorrow, the 9th March, 2016 at 11.00 a.m.

23.51 hours

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 9, 2016/Phalguna 19, 1937 (Saka)